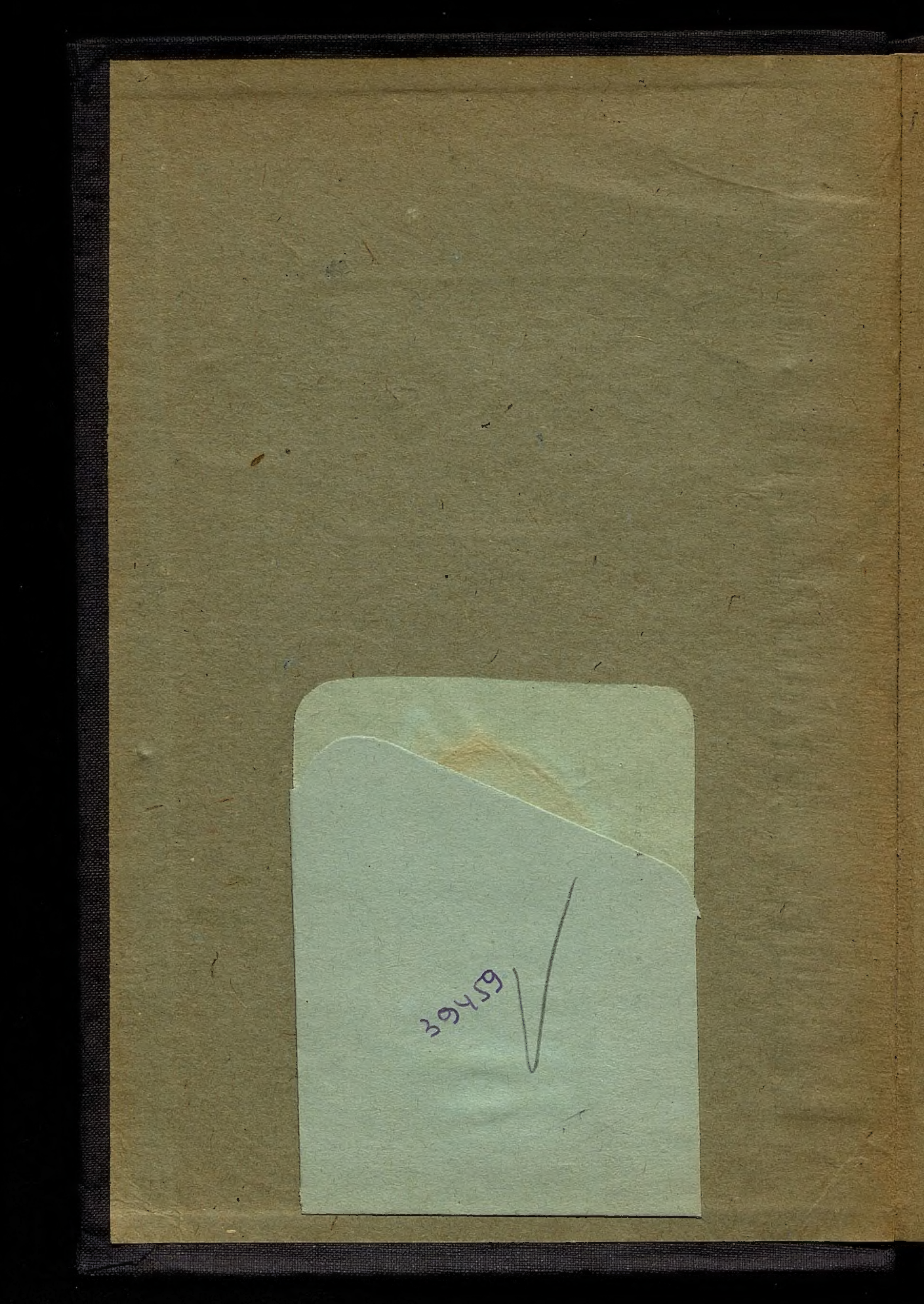
ВОЕННО-МОРСКОЙ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СПРАВОЧНИК




39459

ВОЕННО-МОРСКОЙ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СПРАВОЧНИК



КНИГА ПЕРВАЯ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА ОТНОСЯЩИЕСЯ К ВОЕННЫМ КОРАБЛЯМ В МИРНОЕ И ВОЕННОЕ ВРЕМЯ

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ

Стр.	*Строка*	*Напечатано*	*Должно быть*
6	14 св.	море. В частности	море и, в частности,
19	13 св.	не освобождает военный корабль от	распространяется, кроме самого ко-
58	5 сн.	на стр. . .	книга II справочника
68	17 св.	обстоятельстве	обязательстве
80	11 сн.	интенданты	корреспонденты
94	9 св.	Коносаменты могут выписываться в нескольких экземплярах, но	Коносаментом называется документ, удостоверяющий принятие
96	2 сн.	оставленное	остановленное

В.-М. Международный правовой справочник—1834

ВОЕННО-МОРСК[…]
НАРОДНОГО КОМИ[…]
МОСКВА

ВОЕННО-МОРСКОЙ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СПРАВОЧНИК



КНИГА ПЕРВАЯ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА ОТНОСЯЩИЕСЯ К ВОЕННЫМ КОРАБЛЯМ В МИРНОЕ И ВОЕННОЕ ВРЕМЯ

Составил капитан II ранга В. А. БЕЛЛИ

ВОЕННО-МОРСК
НАРОДНОГО КОМИ
МОСКВА

„ВОЕННО - МОРСКОЙ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СПРАВОЧНИК"

Часть I

Книга дает сведения о международном морском праве, необходимые для командира РКВМФ и командного состава Совторгфлота.

К печати подготовил батальонный комиссар *В. Столяров.*
Техн. редактор *И. Петровский.*
Корректор *Р. Мирмельштейн.*

Сдано в производство 3/XII 1938 г.
Подписано к печати 11/IV 1939 г.

Формат бумаги 60×92 1/16.
Леноблгорлит № Г-48603.
[illegible] 3 5/8. Уч.-авт. л. 9,04. Изд. № 50. Зак. № 1834.

[illegible] руб. 80 коп., переплета 1 руб.
[illegible] здание Гл. Адмиралтейства.

[illegible] здата НКВМФ. Ленинград,
[illegible] миралтейства.
[illegible] Коминтер[illegible] Ленинград, Красная ул., 1.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящий справочник имеет целью дать командному и начальствующему составу РКВМФ возможно полные сведения о международно-правовых положениях, относящихся к военному мореплаванию в мирное время, к действующему режиму на морских театрах СССР и к вопросам ведения войны в целом и в особенности на море.

Справочник подразделен на две книги по следующим определениям и признакам.

1) В книге I приводятся некоторые общетеоретические вопросы морского международного права, относящиеся как к мирному, так и к военному времени. Здесь же даны договорно-правовые положения и обычаи, касающиеся нахождения судов в иностранных портах и водах.

2) Книга II содержит действующие международно-правовые положения, относящиеся к режиму на Балтийском, Северном, Черноморском, Каспийском и Дальневосточном морских театрах, и международно-правовые акты, имеющие прямое или косвенное отношение к военно-морским вопросам, общим для всех морских театров СССР.

Настоящая книга I приводит ряд международно-правовых положений по определенным проблемам мирного и военного времени, имеющим прямое отношение к военному флоту. По этому признаку книга разбита на шесть разделов, причем к каждому разделу приложена необходимая документация.

Постоянные нарушения во время империалистической 1914—1918 гг. и последующих войн различных довоенных конвенций, относящихся к так называемому «праву войны», т. е. к правилам ведения войны, показывают, что в эпоху империализма, когда грабительские, хищнические войны ведутся за передел мира, обязательность этих правил более чем сомнительна. Поэтому эти конвенции приводятся в настоящем справочнике лишь для общей ориентировки читателя, тем более, что Советский Союз формально не связан указанными договорами.

В силу всех этих обстоятельств, при составлении разделов III, V и VI была принята общая система сначала показа правовой стороны истоков того или иного затрагиваемого вопроса, а затем его преломления в практике войны 1914—1918 гг.

По этой же причине условности многих довоенных актов в справочнике не приводятся специально и в систематическом изложении разделы «Право войны» и «Нейтралитет», так как сами эти понятия

приобретают особый смысл в современных условиях. Отдельные же вопросы из области права войны и нейтралитета введены в разделы III, V и VI, применительно к разбираемым в них проблемам. При этом общие вопросы права войны преимущественно сгруппированы в разделе V.

При указанной выше структуре всего справочника в отдельных случаях пришлось повторять те или иные положения в различной их связи с другими вопросами и под различными углами зрения. В этих случаях с полной подробностью вопрос разбирается только в одном месте. В других же частях справочника он излагается только вкратце, с соответствующей ссылкой на подробное изложение в другом разделе или в другой книге.

В приведенной официальной документации название учреждений и государств, равно как и терминология, сохранены в соответствии с оригиналами документов.

РАЗДЕЛ I

ДЕЛЕНИЕ ВОДНОГО И ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

А. ОТКРЫТОЕ МОРЕ

Согласно теории международного права и практики государств, понятие «открытое море» включает океаны, а также моря, сообщающиеся с океаном. Море является открытым и в том случае, когда пролив, соединяющий его с океаном или другим открытым морем, находится под властью (юрисдикцией) прибрежного проливу государства [1]).

Принцип свободы открытого моря. «Открытое море» находится в общем пользовании всех стран, в том числе и таких, которые не имеют морского побережья. Ни одно государство не вправе устанавливать свою власть над «открытым морем» [2]).

Следствием принципа свободы открытого моря является равное право судов всех государств плавать по открытому морю и производить на нем морские промыслы. Ни одно государство не имеет по отношению к судам другого, находящимся в открытом море, полицейской или судебной власти.

Свобода открытого моря теоретически означает право беспрепятственной нейтральной торговли во время войны, несмотря на то, что открытое море является театром военных действий воюющих государств.

Свобода открытого моря в мирное время ограничивается различного рода соглашениями между государствами относительно море-

---

[1]) На этом основании Балтийское море с Финским, Ботническим и Рижским заливами, Черное море, Средиземное море и другие подпадают под определение «открытое море».

[2]) Принцип свободы открытого моря первоначально был высказан в 1609 г. голландским ученым Гуго Гроцием в его труде «Mare liberum» («Свободное море»), в котором автор защищал начало свободы моря от притязаний территориального верховенства над частями Атлантического океана со стороны Испании, Португалии и Англии. Гуго Гроций основывал свои доказательства о свободе открытого моря на тезисе о неправомерности верховенства государства над такой территорией, где оно неспособно удержать власть реальной силой. Учение Гуго Гроция уже с середины XVII столетия получило теоретически, а в дальнейшем и практически всеобщее признание.

плавания и производства морских промыслов [1]), правом преследования, на основании которого военный или полицейский корабль прибрежного государства может продолжать и в открытом море преследование судна, совершившего правонарушение в водах этого государства. Кроме случаев, обусловленных специальными договорами, преследование прекращается, когда преследуемое судно укрылось в водах своего или третьего государства; правом остановки, осмотра и даже задержания подозрительного судна военным кораблем, когда это оговорено специальными соглашениями между государствами; борьбой в открытом море с пиратами, что является правом и обязанностью каждого военного корабля всякого государства.

Во время войны свобода моря практически ограничивается правом воюющих вести военные действия в открытом море. В частности, правом остановки, осмотра, а при известных обстоятельствах, и задержания или уничтожения не только торговых судов противника, но и судов нейтральных государств. Нейтральное судоходство и морские промыслы тем самым практически оказываются стесненными на открытом море обстоятельствами военного времени [2]).

Свобода открытого моря распространяется и на части морской поверхности, постоянно покрытые льдом [3]).

Б. МОРСКИЕ ВОДЫ, НЕ ЯВЛЯЮЩИЕСЯ «ОТКРЫТЫМ МОРЕМ»

Воды океанов и морей, непосредственно прилегающие к побережьям, не подпадают под режим «открытого моря» и находятся под властью (юрисдикцией) соответствующего прибрежного государства.

Объем власти прибрежного государства над такими водами различен и зависит от того, к какой из принятых в международной практике категорий относятся соответствующие воды.

Практика государств и теория международного права различают три категории указанных вод: внутренние морские воды, территориальные воды и зоны специальных прав.

Внутренние морские воды

Такими водами являются воды всех портов, воды заливов, бухт и лиманов, отвечающие указанным ниже признакам, и воды некоторых морей.

---

1) К такого рода актам, в числе прочих, относятся:

а) Договор 1882 г. относительно рыболовства в Северном море.

б) Договор 1884 г. относительно охраны морских кабелей.

в) Вашингтонская конвенция 1911 г. о международной охране котиков.

г) «Правила о предупреждении столкновений судов в море», основанные на английских правилах, дополненные и отчасти измененные международным правом.

2) Наиболее крупные примеры такого рода стеснений нейтрального судоходства дает война 1914—1918 гг.

3) В этом вопросе некоторые ученые высказывают иную точку зрения, согласно которой покрытая льдом часть открытого моря составляет продолжение территории прибрежного государства с распространением на нее неограниченного суверенитета последнего.

Воды портов. Внешней границей внутренних вод портов является линия, мысленно соединяющая наиболее выдающиеся в сторону моря портовые сооружения. За этой линией лежат (в сторону моря) территориальные воды соответствующего государства.

Воды заливов, бухт и лиманов. Эти воды являются внутренними, если берега залива, бухты или лимана полностью принадлежат одному государству, причем вход в залив, бухту или лиман не превышает 10 морских миль в ширину.

В заливах, бухтах и лиманах, берега которых принадлежат одному государству, но вход в которые имеет ширину, превышающую 10 морских миль, внутренними водами считаются воды от того места (со стороны моря), где ширина залива, бухты или лимана впервые не превышает 10 морских миль.

В тех заливах, бухтах и лиманах, вход в которые уже 10 морских миль, внешней границей считается линия, проведенная в этой части залива, бухты или лимана, где впервые (со стороны моря) ее ширина равна 10 морским милям.

Если залив, бухта или лиман имеют несколько входов, то указанное правило применяется к каждому входу в отдельности.

За указанными линиями лежат (в сторону моря) территориальные воды соответствующего государства.

Воды заливов, бухт и лиманов, берега которых принадлежат двум или нескольким государствам, являются не внутренними, а территориальными водами.

Практика государств и теория международного права знают ряд отступлений от вышеизложенных правил. Существует перечень заливов и бухт, ширина входа в которые превышает 10 морских миль, но которые тем не менее считаются внутренними водами. Такие заливы и бухты носят в международном обиходе наименование «исторических». Буржуазные теоретики международного права и государственные деятели объясняют особое положение этих заливов и бухт тем, что на протяжении веков истории человечества воды таких заливов и бухт всегда считались внутренними водами, причем прибрежные государства осуществляли на них свои права.

Так, Бристольский канал (ширина входа 100 морских миль) и залив Морей (ширина входа 30 морских миль) считаются внутренними водами Англии, Гудзонов залив (ширина входа 75 миль) — внутренними водами Канады, залив Шиспик (ширина входа 12 миль) — внутренними водами США, залив Канкаль (ширина входа 17 морских миль) — внутренними водами Франции и т. д.

Воды некоторых морей. Моря, не доступные со стороны открытого моря для морских судов нормального типа, являющиеся как бы крупными озерами (Аральское, Каспийское, Мертвое), составляют внутренние воды прибрежных им государств.

Внутренними водами являются также воды морей Азовского, Белого и Японского Средиземного. Однако, в теории международного права и в позиции государств нет полного единогласия по вопросу о характере вод этих морей.

Наименьшие споры вызывает Азовское море, по существу могущее быть приравненным к заливу Черного моря и имеющее вход (Керченский пролив) шириной меньше 10 морских миль.

Белое море было объявлено «русским морем» еще при Иване Грозном. Оно подходит под понятие «исторических» заливов.

Японское Средиземное море не подходит ни под один из указанных признаков. По существу, это часть Тихого океана, омывающая остров Сикоку.

Воды шхер. Скандинавские страны считают воды шхер своими внутренними водами, но это точка зрения не находит признания со стороны других государств.

Внутренние воды являются закрытыми водами, и прибрежное государство распространяет на них свое верховенство наравне со своей государственной территорией [1]).

Прибрежное государство может полностью или частично закрывать свои внутренние воды для иностранного военного и торгового судоходства или же обусловливать таковые особыми правилами, специально установленными для иностранных судов. Рыболовство и иные морские промыслы обычно во внутренних водах принадлежат лишь судам и гражданам прибрежного государства [2]).

Во время войны внутренние воды воюющих являются театром военных действий.

Территориальные воды (или береговые воды).

Территориальными водами называется морская полоса вдоль побережья и вокруг островов, выделяемая из открытого моря и находящаяся под суверенитетом прибрежного государства [3]).

Осуществляя свое верховенство в территориальных водах [4]), прибрежное государство не может запрещать проход по ним иностранных военных кораблей и торговых судов как в мирное, так и, теоретически, в военное время, а также требовать предварительного оповещения или получения разрешения на проход или же взимать за проход пошлины [5]).

---

[1]) Понятие «закрытое море» впервые появилось в литературе в труде англичанина Сельдена «Mare clausum» («Море закрытое»), написанном в 1618 г. и изданном в Англии в 1635 г. Труд этот противопоставлялся работе Гуго Гроция и имел целью доказать якобы неоспоримые права Англии на господство над морями по признаку наибольшего использования со стороны английского флага морских торговых путей. В своем первоначальном виде понятие «закрытое море» практического применения не имело.

[2]) Подробнее см. раздел IV настоящей книги.

[3]) Закон 3 августа 1930 г. «О водном пространстве Финского залива, на которое распространяется власть Союза ССР и РСФСР» (см. книгу II настоящего справочника), повторяя установленные советско-финляндским мирным договором 1921 г. границы территориальных вод СССР в Финском заливе, определяет их как пределы «водного пространства», на которое распространяется власть СССР и РСФСР.

[4]) Суверенитет государства над его территориальными водами установлен принятым заключительным актом международной Гаагской конференции 1930 года.

[5]) В советском законодательстве это право находит положительное разрешение в «Инструкции для плавания судов в береговых водах в пределах зоны обстрела береговых батарей в мирное время» (приказ РВС СССР № 897, 5 июля 1921 г.).

Однако, прибрежное государство может закрывать для всякого (в том числе и своего) судоходства отдельные районы территориальных вод, устанавливая в них запретные крепостные зоны, плавание в которых разрешается лишь собственным военным (и приравненным к ним) кораблям. Прибрежное государство не пользуется юрисдикцией в отношении деликта, совершенного на иностранном судне, проходящем через территориальные воды, если только это правонарушение не затрагивает интересы или не подвергает опасности прибрежное государство или его граждан.

Прибрежное государство вправе регулировать судоходство в своих территориальных водах. Иностранные военные корабли и торговые суда обязаны подчиняться распорядку плавания в чужих территориальных водах, установленному национальным законодательством прибрежного государства [1]).

Регулировка судоходства в территориальных водах осуществляется в силу постановлений прибрежного государства о запретных для плавания зонах, о навигационных правилах плавания, о морских сигналах, о пользовании лоцманами, о предотвращении столкновений, о защите подводных кабелей и т. п., объявляемых в «Извещениях для мореплавателей».

Прибрежному государству принадлежит исключительное право морского каботажа и прибрежного рыболовства, с устранением всех иностранцев, если не имеется иных международно-договорных обязательств.

Государство осуществляет в территориальных водах пограничный, таможенный и санитарный надзоры.

Во время войны территориальные воды воюющих являются театром военных действий.

Нейтральное, во время войны, государство обязано не допускать использование воюющими его территориальных вод в качестве театра военных действий или базы для военных действий [2]). Оно имеет право обеспечивать свой нейтралитет в территориальных водах от его нарушения кораблями воюющих, прибегая для этой цели к использованию оружия. В этом случае свобода прохода через нейтральные территориальные воды военных кораблей и торговых судов воюющего практически ограничивается мероприятиями прибрежного государства [3]).

Территориальные воды исчисляются от линии наибольшего отлива на материке и у островов. При отсутствии приливов и отливов — от линии крайних, вдающихся в море осыхающих камней побережья. Там же, где имеются внутренние воды, — от границы этих вод. Границей со стороны моря территориальных вод является

---

1) Подробнее см. раздел II настоящей книги.

2) Подробнее см. раздел III настоящей книги.

3) Во время войны 1914—1918 гг. Дания минировала свои территориальные воды в Бельтах под предлогом защиты своего нейтралитета. Швеция запретила всякое плавание в своих территориальных водах подводных лодок воюющих под угрозой применения оружия против нарушителей. (Подробнее см. раздел III настоящей книги).

другая мысленная линия, параллельная первой. Территориальные воды у отдельно лежащих островов образуются на тех же основаниях и принимают форму сообразно конфигурации острова. Ширина территориальных вод, т. е. расстояние между указанными выше линиями, не была оформлена каким-либо международным актом и поэтому общего правила для ее исчисления не существует.

Вопрос о ширине территориальных вод является одним из самых спорных вопросов международных отношений и теории международного права.

В 1702 г. голландский ученый Бейнкергук высказал и обосновал мнение, что власть государства над прибрежными ему морскими водами должна заканчиваться там, где прекращается действие оружия, находящегося на берегу. В 1782 г. итальянский ученый Галиани, уточняя учение Бейнкергука, определил, что ширина территориальных вод равна 3 морским милям, так как такова была дальнобойность береговой артиллерии.

В настоящее время оба эти учения используются государствами и теоретиками международного права для обоснования их точек зрения на вопрос о ширине территориальных вод. Сторонники ограничения власти государства трехмильной полосой воды опираются на Галиани, а их противники — на Бейнкергука.

Наиболее крупные морские державы — Англия, США, Япония — твердо стоят на трехмильной системе исчисления территориальных вод и отрицают право других государств на более широкие территориальные воды и на установление зон специальных прав, хотя, например, Япония всячески ограничивает плавание иностранных торговых судов у ее берегов, задерживая советские суда (пример п/х «Вымпел», п/х «Кузнецстрой») в расстоянии, превышающем 3 мили.

Скандинавские страны и Эстония имеют 4-мильные территориальные воды. Испания, Италия, Португалия и (перед крепостями) Франция — 6-мильные [1]).

Попытка установить единство мнений и практики в этом вопросе, предпринятая Лигой наций (Гаагская конференция 1930 г.), оказалась безрезультатной, но показала, что трехмильная теория вовсе не является господствующей.

Законодательство СССР не определяет ширины территориальных вод Советского Союза. Исключением является закон от 3 августа 1930 г. о территориальных водах Финского залива.

На Гаагской конференции 1930 г. делегация СССР заявила, что надо констатировать отсутствие общеобязательных правил на счет ширины вод, попадающих под юрисдикцию прибрежного государства, и отметила, что в вопросе, о котором идет речь, необходимо различать — идет ли дело об удовлетворении прибрежным государством тех или иных насущных нужд в водах, не служащих для международного судоходства, или же, наоборот, о водных пространствах, лежащих на морских международных путях, свобода движения по которым не должна быть ограничена.

[1]) Подробнее о размерах территориальных вод государств на Балтийском, Черноморском, Северном и Тихоокеанском театрах см. в книге II настоящего справочника.

К территориальным водам относятся также рейды, т. е. воды, лежащие вне портов, но служащие для стоянки, погрузки и разгрузки судов. Это правило применяется и к рейдам, частично расположенным за внешней границей территориальных вод.

На опыте войн XX столетия, особенно русско-японской войны 1904—1905 гг. и империалистической войны 1914—1918 гг., видно, что конфликты между воюющими и нейтральными чаще всего возникали, когда корабли воюющих своими действиями нарушали нейтралитет в пределах именно трехмильной полосы территориальных вод.

Некоторые государства, хотя и придерживающиеся принципа более широких территориальных вод, протестовали против нарушения их нейтралитета по большей части только тогда, когда нарушения происходили в трехмильной полосе [1]).

Специальные зоны

Кроме территориальных вод государства устанавливают у своих берегов своим национальным законодательством или путем международных договоров специальные зоны, осуществляя в каждой из них юрисдикцию лишь в той или иной специальной области.

Государства, отрицающие право юрисдикции за пределами трехмильной полосы, не признают указанных зон, поскольку не участвуют в договорах об их установлении.

Советское законодательство устанавливает следующие виды специальных зон:

а) **Пограничнo-таможенная зона**, установленная «Положением об охране государственных границ СССР» 15 июня 1927 г.

Эта линия исчисляется от линии наибольшего отлива как на материке, так и на островах, а там, где имеются внутренние воды,— от границы этих вод и имеет ширину в 12 миль.

В погранично-таможенной зоне и во внутренних водах, к ней прилегающих, все невоенные суда без различия флага подлежат надзору морской пограничной охраны НКВД. На обязанности последней лежит, в пределах морской полосы, обеспечение ненарушимости государственных границ (воспрепятствование незаконному перемещению людей и предметов помимо пограничных таможенных пунктов), а также охрана от расхищения водных богатств.

Невоенные суда без различия флага в пределах зоны могут быть остановлены и осмотрены судами пограничной охраны. Невоенные суда могут быть задержаны за незаконную погрузку и выгрузку грузов, а также высадку и посадку людей в пределах зоны

---

[1]) В шведской декларации 1915 г., воспрещавшей подводным лодкам воюющих заходить в шведские воды, было сказано следующее: «воспрещается подводным лодкам воюющих держав плавать или пребывать в шведских территориальных водах в расстоянии менее трех морских миль от берега или от наиболее отдаленных, но постоянно затопляемых островов и скал. . .».

В дополнительном распоряжении в июле 1916 г. указывалось, что против «лодок, очутившихся ближе 5555 метров от шведского берега, включая постоянно покрытые водою скалы, будет применяться без предупреждения, военная сила».

или, если судно не представит надлежащих документов как судовых, так и грузовых, а также в случае незаконного рыболовства.

Преследование судна, начатое в пределах зоны, может продолжаться в открытом море, но прекращается при входе преследуемого судна в воды другого государства.

При обнаружении на судне лиц, нелегально выезжающих из СССР, или лиц, совершивших преступление и подлежащих задержанию, они арестовываются; судно при отсутствии соучастия не задерживается.

Обнаруженные на судне лица, пытающиеся нелегально въехать в СССР, оставляются на судне под ответственностью капитана и на берег не допускаются.

б) **Зона регулирования рыболовства,** установленная в 1921 г. и подтвержденная «Положением об охране государственных границ СССР» и «Постановлением о регулировании и охране рыбных запасов» 1935 г. [1]).

Эта зона совпадает с таможенно-пограничной зоной.

В ее пределах производство рыбных промыслов иностранными судами и гражданами запрещается, кроме случаев, предусмотренных соглашениями, заключенными СССР с иностранными государствами, или концессионными договорами [2]).

В виде исключения из общего правила охрана от хищнического истребления котиков и морских бобров в водах Тихого океана осуществляется за пределами 12-мильной морской полосы [3]).

На морскую пограничную охрану возлагается также охрана водных богатств в 12-мильной зоне и во внутренних водах с правом задержания судов, незаконно занимающихся морскими промыслами.

в) **Зона регулирования радиосношений,** установленная постановлением Совета Народных Комиссаров СССР 1928 г., «О пользовании радиоустановками иностранными судами во время нахождения их в водах Союза ССР» [4]).

Радиотелеграфная зона исчисляется от береговой черты также и там, где имеются внутренние воды [5]), и имеет ширину 10 миль.

В указанной зоне иностранные торговые суда не могут производить радиопередачу за исключением следующих случаев: 1) при

---

[1]) Текст постановления см. в книге II настоящего справочника.

[2]) К такого рода соглашениям относятся (см. книгу II настоящего справочника):

а) Советско-финляндская конвенция 1922 г. «О производстве рыбного и тюленьего промыслов в Северном Ледовитом океане».

б) Временное англо-советское соглашение о рыболовстве 1930 г.

в) Концессионные договоры 1925 и 1926 гг. с норвежскими и германскими союзами рыбопромышленников.

[3]) См.. книгу II настоящего справочника.

[4]) Текст постановления см. в книге II настоящего справочника:

Ввиду урегулирования режима вод Финского залива в международном порядке на этот залив не распространяются в полном объеме положения о погранично-таможенной зоне и зонах регулирования рыболовства и радиосношений (см. книгу II настоящего справочника).

[5]) Исключение составляет Азовское море, которое целиком входит в радиотелеграфную зону.

бедствии на море, 2) при оказании помощи судну, терпящему бедствие, 3) при связи с ледоколом во время проводки судна через лед и 4) при окончании особо важного радиообмена с портом назначения, начатом за пределами зоны, при условии перехода на малую мощность передачи.

Право ограничения радиопередачи иностранными военными кораблями в пределах зоны и во внутренних водах СССР принадлежит командующему флотом.

Радиосношения иностранных военных кораблей и торговых судов могут быть только открытые.

г) **Крепостные зоны и зоны закрытые для плавания.** Крепостные зоны и зоны, закрытые для плавания, устанавливаются особо в каждом случае в зависимости от надобностей прибрежного государства, но не выходя за пределы внутренних и территориальных вод последнего [1]).

Границы этих зон объявляются для всеобщего сведения в «Извещениях для мореплавателей»; иностранные государства обязаны подчиняться режиму, установленному для этих зон прибрежным государством.

Установление крепостных или закрытых для плавания зон исключает обычное право прохода иностранных военных кораблей и торговых судов через перекрытую зоной часть территориальных вод. Незаконной была бы также посадка в этой части территориальных вод иностранного самолета.

Кроме перечисленных видов специальных зон, в основном общих для всех театров, на Финском заливе существуют следующие зоны, установленные международными договорами: 1) зона навигационного надзора, 2) зона борьбы с алкогольной контрабандой и 3) зона таможенного надзора, отличающаяся по размерам от общеустановленной погранично-таможенной зоны [2]).

Режим морских каналов

Режим каналов, соединяющих моря или океаны, определяется международными договорами, специально заключенными в отношении таких каналов. При отсутствии договора, режим канала зависит от усмотрения страны, по территории которой он проходит.

Режим Суэцкого и Панамского каналов определен в договорном порядке. Оба канала нейтрализованы и открыты как в мирное, так и военное время для военных кораблей и торговых судов всех стран на равных основаниях.

Режим Кильского канала был установлен Версальским мирным договором, но после отказа правительства Германии от соблюдения соответствующих статей этого договора он определяется правилами, изданными этим правительством. Канал открыт для торговых судов всех стран. Для прохода военных кораблей не-

---

[1]) Границы крепостных зон и зон, закрытых для плавания иностранных торговых судов на морских театрах СССР, см. в книге II настоящего справочника.

[2] Подробнее об этих зонах см. в книге II настоящего справочника.

обходимо, в каждом случае, получать разрешение правительства.

Режим Коринфского канала зависит от усмотрения Греческого правительства. Канал открыт для военных кораблей и торговых судов всех стран.

Режим проливов

Воды проливов находятся под верховенством государства, если последнему принадлежат оба берега, а ширина пролива перекрывается территориальными водами. Однако, если этот пролив соединяет два открытых моря, то он должен быть открыт для всеобщего пользования.

Территориальные воды в проливах располагаются вдоль берегов на общих основаниях.

В. РЕКИ, ОЗЕРА И ВНУТРЕННИЕ КАНАЛЫ

Реки, озера и внутренние каналы, полностью расположенные на территории данного государства, называются его национальными водами. Обычно государства запрещают иностранным судам и гражданам судоходство и рыбный промысел в таких водах.

Реки, озера и каналы, по которым проходит линия государственной границы, называются пограничными. До линии границы каждое государство обладает суверенитетом над водами таких рек, озер и каналов. Право рыболовства принадлежит каждой из стран до линии государственной границы. По фарватеру пограничной реки могут плавать (независимо от положения линии государственной границы) суда обеих сторон. Суда третьих сторон не могут плавать по таким рекам или каналам, если на то нет согласия обоих соприкасающихся государств. Приграничные государства обычно устанавливаются в договорном порядке о пользовании, на началах взаимности, всею или частью пограничной реки, озера или канала в целях судоходства и сплава, о порядке поддержания и ограждения фарватеров, о правилах рыбной ловли, об условиях возведения гидротехнических сооружений и т. п.

Реки, протекающие через территорию различных государств, но несудоходные до самого моря, находятся в раздельном, по частям, господстве этих государств.

Международными реками признаются реки, протекающие через территории нескольких государств, — судоходные до самого моря и открытые путем специальных международных договоров для судов всех стран. Регулирование плавания на международных реках осуществляется международными смешанными комиссиями [1].

Г. ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО

Суверенитет государства распространяется на воздушное пространство, расположенное над его территорией, внутренними и территориальными водами, без ограничения по высоте.

[1] Например, Дунай, Рейн.

В международной конвенции, заключенной государствами — членами Лиги наций — в Париже 13 октября 1919 г., в статье первой сказано: «Высокие договаривающиеся стороны признают, что каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством, расположенным над его территорией. В смысле настоящей конвенции территорией государства признается национальная территория метрополии и колонии, вместе с территориальными водами, прилегающими к означенной территории».

Суверенитет СССР над воздушным пространством установлен «Воздушным кодексом СССР», статья 1-я которого говорит: «Союзу ССР принадлежит полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством СССР». Понятие воздушного пространства определено этим кодексом следующим образом: «Под воздушным пространством Союза ССР понимается воздушное пространство над сухопутной и водной территорией Союза ССР и над прибрежной морской полосой, установленной законами Союза ССР».

Последствием принципа распространения верховенства государства на воздушное пространство, находящееся над его территорией, является исключительное право его эксплоатации воздушными судами этого государства. Полеты иностранных воздушных судов допускаются на основании соответствующих соглашений и с соблюдением правил, установленных государством, верховенствующим над воздушным пространством.

На воздушное пространство, расположенное над открытым морем, ни одно государство не может распространять своей верховной власти. Оно остается свободным и никому не принадлежит.

Практическое признание суверенитета государства над его воздухом имело место уже во время войны 1914—1918 гг.: нейтральные государства противились проникновению военных воздушных судов воюющих в воздушные пределы нейтрального государства, а воюющие государства в дипломатической переписке с нейтральными приносили извинения за нарушение нейтралитета их летчиками, оправдывая действия последних ошибками в счислении, незнанием местности и т. п. объективными причинами [1]). Тем самым ими признавался суверенитет нейтрального государства на находящееся над ним воздушное пространство.

---

[1]) Швейцария, Голландия и некоторые другие нейтральные государства, вскоре после начала военных действий, уведомили воюющие государства о запрещении полетов самолетов воюющих над их территорией и водами.

Позднее Швейцария установила в Порректрюк, где швейцарская территория клином вторгалась между Францией и Германией, светящийся крест в качестве эмблемы швейцарского государства, чтобы ориентировать летчиков в границах нейтрального воздуха.

По официальным швейцарским источникам за период между 1 декабря 1914 г. и 15 мая 1916 г. имели место 24 случая нарушения летчиками швейцарского нейтралитета; из них 14 падало на германских авиаторов, 6—на французских, 1—на английских, 1—на итальянских и 2 остались невыясненными.

Существовали также аналогичные нарушения нейтралитета воздушного пространства Дании, Норвегии, Швеции и Голландии.

РАЗДЕЛ II

ЗАХОД И ПРЕБЫВАНИЕ В ИНОСТРАННЫХ ВОДАХ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ И ТОРГОВЫХ СУДОВ И ПОЛЕТЫ АВИАЦИИ В ИНОСТРАННОМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В МИРНОЕ ВРЕМЯ

ВОЕННЫЕ КОРАБЛИ

Правила захода в иностранный порт [1])

Военные корабли могут заходить в иностранные воды, порты и гавани с предварительного о том оповещения, а в некоторых странах с разрешения правительства прибрежного государства. Оповещение и разрешение делаются и испрашиваются дипломатическим путем.

Не требуется предварительного разрешения:

1) Если на корабле находится глава государства или глава дипломатического представительства, аккредитованного в стране прихода.

2) При «вынужденном заходе», когда по состоянию моря или вследствие неисправности в механизмах, недостатке в топливе или в продовольствии военный корабль не может находиться в море и потому входит в иностранный порт и становится на якорь в водах иностранного государства. (Право убежища).

Под понятие «вынужденного захода» подходит также случай, когда корабль заходит в иностранный порт, чтобы передать для излечения в местных лечебных заведениях тяжело больного или получившего травматические повреждения члена своего экипажа, если оказать ему помощь корабельными средствами не представляется возможным.

Права и обязанности военного корабля, прибывшего в иностранный порт в порядке «вынужденного захода», остаются те же, как если бы он посетил этот порт после предварительного о том оповещения или с разрешения властей прибрежного государства [2]).

---

[1]) Под заходом понимается заход с остановкой на якоре, но не пересечение территориальных вод в порядке мирного прохода.

[2]) Перед тем, как итти в иностранный порт в порядке «вынужденного захода», командиру военного корабля следует, если на то имеются технические возможности, донести об этом своему командованию. Рекомендуется также предупредить

Условия, при которых государства допускают иностранные военные корабли в свои порты, гавани и на рейды, определяются внутренним законодательством страны и объявляются в циркулярных сообщениях другим правительствам. В них обычно оговариваются: какие порты вообще закрыты для кораблей всех государств; какие открыты условно; какие станции отвечают на сигналы; каких действий ожидает власть прибрежного государства от военных кораблей при прибытии их на рейд и при уходе с него; какие действия при стоянке в порту, в гавани или на рейде признаются безусловно недозволенными и т. п.

Согласно «Временным правилам для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР», 1931 г., пребывание иностранных военных кораблей в портах СССР допускается только с разрешения Советского правительства. Одновременно в одном и том же порту Союза ССР не должно быть больше трех иностранных военных кораблей одного государства, причем срок пребывания в порту каждого корабля ограничивается десятью сутками [1]). О точном времени прибытия в порт СССР иностранного военного корабля, по получении на то разрешения, сообщается в дипломатическом порядке, не позднее чем за семь суток до дня прихода корабля в порт назначения. Не требуется получения предварительного разрешения для кораблей, на которых находятся главы государства и главы дипломатических представительств, аккредитованных при правительстве СССР. Предупреждение о времени прихода за семь суток остается, однако, в силе и в этом случае. Заход иностранного военного корабля в советский порт, вследствие стихийных причин и поломок (вынужденный заход), не обусловливается никакими предварительными дипломатическими сношениями. Рекомендуется в этом случае заходить в один из портов, открытых для иностранных коммерческих судов. При входе в воды СССР иностранные военные корабли сообщают по радиотелеграфу портовым властям о точном времени прибытия в порт назначения.

Для прохода военных кораблей через иностранные территориальные воды без остановки в них не требуется ни оповещения, ни раз-

---

об этом по радио начальника иностранного порта, с указанием причины, к тому вынуждающей. Кроме исключительных случаев, заход в иностранный порт не должен происходить в темное время суток.

Если по техническим причинам корабль не может донести своему командованию о намерении зайти в иностранный порт и предупредить об этом порт назначения, ему следует при входе в порт поднять сигнал по международному своду, объясняющий причину прихода, и ожидать прибытия на корабль представителя местных властей для переговоров о помощи, в которой он нуждается.

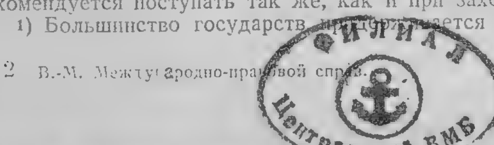
Если в порту имеется консул своего государства, то он также извещается с моря по радио о предполагаемом приходе корабля в порт.

При невозможности сделать такое сообщение командир корабля должен связаться с консулом по прибытии корабля в порт.

Когда в данном порту консула не имеется, командиру корабля следует донести о приходе полномочному представителю своего государства в этой стране.

В случае постановки на якорь в территориальных водах командиру корабля рекомендуется поступать так же, как и при заходе в иностранный порт.

1) Большинство государств придерживается этих норм.





решения прибрежного государства. Самый проход не может ставиться в зависимость от уплаты каких бы то ни было пошлин.

Проход подводных лодок через иностранные территориальные воды, а также заход в воды, гавани и порты иностранного государства допускается исключительно в надводном положении (ст. 10 «Временных правил для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР»; ст. 12 «Конвенции о режиме проливов», заключенной в Монтре в 1936 г.) [1]).

Согласно «Особым правилам для иностранных военных транспортов, посещающих порты СССР для совершения коммерческих операций», 1931 г., для таких транспортов не требуется получения всякий раз разрешения на посещения советского порта, за исключением лишь первого захода.

При посещении иностранных вод или при проходе через них, военные корабли не имеют права проходить без специального разрешения властей прибрежного государства через крепостные зоны, запрещенные для плавания и объявленные в «Извещениях для мореплавателей».

В зависимости от целей захода советская практика различает: 1) официальные посещения, т. е. такие, которые являются особого рода выражением внимания к посещаемому государству, и 2) неофициальные, которые имеют целью пополнение запасов топлива и продовольствия при дальнем плавании, исправление мелких повреждений, отдых экипажа от похода и т. д. [2]).

Принципиальное различие между этими двумя категориями посещений заключается в характере приема в порту пришедшего корабля. При неофициальных посещениях совершается лишь обмен визитами с местными властями.

При посещении иностранных вод военные корабли обязаны брать лоцманов только в тех портах, где это предписывается местными правилами. Сведения об обязательной лоцманской проводке объявляются в «Извещениях для мореплавателей».

Права военных кораблей в иностранных водах

Военные корабли в иностранных, территориальных и внутренних водах, а следовательно, также и в иностранных портах и гаванях пользуются правом экстерриториальности [3]). По отношению к военным кораблям не только не допускаются акты государственного верховенства со стороны другого государства, но эти корабли во всех отношениях признаются «частью своей государственной территории, лишь временно от нее отделившейся».

---

[1]) Относится к Дарданеллам, Мраморному морю и Босфору (см. книгу II настоящего справочника).

[2]) Такая классификация посещений военными кораблями иностранных вод установлена обменом нот между СССР и Турцией 25 декабря 1930 г. (см. книгу II настоящего справочника).

[3]) См. § 7 «Общей инструкции о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время» 1925 года.

В силу своей экстерриториальности военные корабли пользуются нижеследующими правами:

1) Военный корабль не может быть задержан или досмотрен иностранными властями.

2) Иностранные власти не имеют права осуществлять на борту военного корабля какие-либо действия полицейского или судебного характера.

3) Командование кораблем не может быть привлечено к ответственности перед иностранными судебными или административными органами.

4) Находящиеся на иностранном военном корабле лица отвечают за свои действия лишь по законам страны флага корабля.

Право экстерриториальности не освобождает военный корабль от рабля, также на его шлюпки, на его командный и начальствующий состав при нахождении на берегу в военной форме, на младший командный состав и на рядовой состав корабля при нахождении на берегу в форме при исполнении служебных обязанностей.

Возникающие между военным кораблем и местной властью недоразумения, если их не удалось уладить на месте, разрешаются дипломатическим путем.

Право экстерриториальности не освобождает военный корабль от обязанности уважать законы и правила страны, в водах которой он находится.

Право военных кораблей обычно распространяется на вспомогательные корабли, портовые, гидрографические, таможенные и пограничной охраны.

Обязанности военных кораблей в иностранных водах [1])

Военные и приравненные к ним корабли, будучи в иностранных водах, соблюдают местные портовые, санитарные, навигационные, таможенные и радиотелеграфные правила.

Место стоянки корабля или его перемена, а также передвижение шлюпок в пределах иностранных вод устанавливается местными портовыми властями (ст.ст. 14 и 15 «Временных правил для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР», 1931 г.).

Санитарный патент (если страна порта не участвует в международной конвенции 1934 г. об отмене санитарных патентов) и сведения о санитарном состоянии военного корабля передаются его командиром прибывающему на корабль представителю санитарного надзора (ст. 13 «Временных правил...», 1931 г.). Никакой осмотр команды представителем санитарного надзора на военном корабле не допускается.

Санитарный режим военных и приравниваемых к ним судов в портах СССР предусмотрен постановлением ЦИК и СНК СССР от 28 декабря 1927 г.

---

1) Подробнее см. «Руководство по взаимоотношениям с иностранными военными кораблями и властями».

Соблюдая таможенные правила, военный корабль, на основе права экстерриториальности, безусловно, освобождается так же, как и его шлюпки, от непосредственного осмотра представителями таможенной службы прибрежного государства.

Таможенные правила, установленные в портах СССР в отношении военных кораблей как советских, так и иностранных, изложены в ст.ст. 57—59 таможенного кодекса СССР.

Военные корабли во всех отношениях соблюдают навигационные и радиотелеграфные правила, установленные в иностранных водах.

Навигационные, радиотелеграфные, санитарные и таможенные правила соблюдаются военными кораблями также и при проходе их через иностранные территориальные воды без остановки в последних.

По приходе на иностранный рейд, в гавань или в порт командир корабля передает местным властям сведения о своем корабле, об его экипаже, о цели прихода и о предполагаемом сроке пребывания (ст. 13 «Временных правил...», 1931 г. и Приложение).

Увольнение на берег личного состава производится по согласованию этого вопроса с местными властями (ст.ст. 16—18).

В иностранных водах запрещается делать съемки или производить промеры, за исключением измерения глубин с целью безопасного входа или выхода из порта, когда это необходимо вследствие неполноты имеющихся данных; высаживать на берег вооруженные части команды; производить стрельбы, учебные постановки мин, учение с прожекторами, всякого рода взрывы, упражнения по использованию химических средств и по постановке дымзавес, совершать полеты самолетов, подъем аэростатов. Разрешение на совершение этих действий в отдельных случаях испрашивается дипломатическим путем.

С предварительного согласия местных властей военный корабль может производить рейдовые учения, своз на берег команды с оружием для участия в парадах и траурных церемониях, подводные работы, пользование радиоустановками.

При приходе на иностранный рейд военный корабль производит установленные салюты, руководствуясь существующими на этот предмет правилами. Командир корабля обменивается официальными визитами с местными властями.

Подводные лодки, мелкие корабли и вспомогательные суда специального назначения от производства салютов освобождаются. Они не должны заменять орудийный салют подъемом соответствующего флажного сигнала по международному своду.

В случае нарушения военным кораблем или его личным составом установленных правил, власти прибрежного государства обращают на это внимание его командира. Военному кораблю, оставившему указанное предупреждение без внимания, может быть предложено покинуть порт, гавань или рейд.

Салютующими портами в СССР являются Кронштадт, Севастополь и Владивосток.

Военные корабли в иностранных водах поддерживают непосредственную связь со своими дипломатическими и консульскими представителями.

Устав консульской службы СССР. 1926 г., в разделе IV специально предусматривает обязанности консулов и консульских агентов в отношении кораблей Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота.

ТОРГОВЫЕ СУДА [1])

Установившийся в теории и практике международного права взгляд на военный корабль, как на плавающую часть территории своего государства, в известной мере распространяется и на торговые суда.

В открытом море торговое судно бесспорно рассматривается, как часть территории государства, флаг которого оно носит, и на судне применяются исключительно законы своего государства. В иностранных территориальных водах принцип этот продолжает действовать лишь в известной степени, так как судно обязано подчиняться законодательству прибрежного государства в части навигационных, таможенных, санитарных, радиотелеграфных и других правил.

При нахождении в иностранном порту торговое судно подчиняется с некоторыми ограничениями юрисдикции прибрежного государства. Однако, связь судна с законами его государства не прекращается. Она выражается во взаимоотношениях судна со своим консулом, в распорядке на самом судне, в праве продажи судна и т. п.

Заход торгового судна в иностранный порт

«Кодекс торгового мореплавания СССР», 1929 г., ст. 70 устанавливает, что право перевозки грузов и пассажиров от портов СССР до иностранных портов и обратно предоставляется прежде всего судам, плавающим под флагом СССР, а затем судам под иностранным флагом на принципе взаимности. Малый и большой каботаж осуществляется исключительно на советских судах. Привлечение для этой цели иностранных судов допускается только со специального разрешения Наркомвода в тех случаях, если каботажные перевозки срочно необходимы, но не могут по той или иной причине быть выполнены на судах советского флота.

Законодательства всех стран, в том числе и советское, допускают заход иностранных торговых судов в порты, открытые для судов заграничного плавания.

Для захода в порты не требуется получения специального разрешения правительственных органов иностранного государства или выполнения других формальностей, кроме как соблюдение портовых, навигационных, санитарных, таможенных и радиотелеграфных правил.

Для портов Советского Союза указанные положения изложены в «Правилах захода судов морского торгового флота заграничного плавания в порты СССР», 1926 года, объявленных в «Извещениях для мореплавателей» [2]) с приложением списка советских портов,

[1]) Сведения о положении торговых судов в иностранных водах приводятся только в размере, необходимом для командного и начальствующего состава РКВМФ.

[2]) Аналогичные правила издаются и другими государствами и объявляются для обязательного пользования в «Извещениях для мореплавателей».

открытых для захода морских торговых судов заграничного плавания.

Иностранные зверобойные суда допускаются, кроме того, в специально открытые для них пункты (ст. 1 «Правил захода»)[1].

При наличии специальных соглашений рыболовные и обслуживающие промыслы суда могут заходить в воды другого государства для производства грузовых операций вне портов[2].

Торговые и рыболовные суда пользуются правом «вынужденного захода» («Relâche forcée») в воды любого другого государства, если по состоянию моря или из-за повреждений механизмов, недостатка топлива или продовольствия они не могут продолжать находиться в море.

Режим в портах

Торговые суда, находящиеся в водах другого государства, не пользуются правом экстерриториальности; они подлежат действию всех местных общеадминистративных, судебных и следственных правил, но местные власти не должны вмешиваться во внутренний распорядок на судне[3].

Все портовые, навигационные[4], радиотелеграфные[5], санитарные и таможенные правила обязательны для торгового судна как пребывающего в иностранных водах, так и проходящего через них без остановки. Несоблюдение или нарушение указанных правил влечет за собою уголовную или административную репрессию.

Иностранное торговое судно обязано предъявлять по требованию портовой администрации судовые документы и давать все необходимые разъяснения (§ 7 «Правил захода судов морского торгового флота заграничного плавания в порты СССР», 1926 г.). Сообщение судна с берегом не может быть установлено до получения разреше-

[1] Иокангский рейд открыт для зверобойных судов; заход этих судов обусловлен особыми правилами (см. книгу II настоящего справочника).

[2] Согласно советско-японской рыболовной конвенции 1928 г. японские рыболовные суда имеют право останавливаться вне портов у арендованных японцами береговых рыболовных участков и производить там грузовые операции.

Англо-советское соглашение о рыболовстве 1930 г. предусматривает право английских рыболовных судов плавать и становиться на якорь в водах, примыкающих к северным берегам СССР, кроме районов, закрытых для плавания иностранных судов.

Советско-финляндская конвенция 1922 г. предоставляет гражданам и судам обеих сторон ловить рыбу и тюленей в территориальных водах другой страны, в Баренцовом море. Эти суда могут выгружать уловы на берег для их обработки.

[3] См. § 8 «Общей инструкции о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время», 1925 года.

[4] Кроме зон, запрещенных для плавания торговых судов, в водах СССР, предусматриваются районы, где свобода следования торговых судов ограничена. В таких районах организуется специальная «служба предупреждения», возлагаемая на специальные корабли, брандвахты или береговые посты (см. «Правила для входа судов в районы с ограничением свободного пути следования» и «Правила о применении предостерегательного сигнала для обозначения присутствия подводных лодок»).

[5] В водах СССР действуют «Правила о пользовании радиоустановками иностранными судами во время нахождения их в водах Союза ССР» и «Инструкция о пользовании радиоустановками иностранными судами во время нахождения их в водах СССР».

ния местных властей (§ 6 тех же правил); в частности, никто не имеет права входа на судно и выхода с него до окончания таможенного осмотра (§ 5 тех же правил).

Порядок посещения судна местными санитарными, таможенными, портовыми и проч. властями определяется особыми правилами.

Пользование лоцманами

Пользование лоцманами при входе в порт и выходе из него определяется местными правилами, которые объявляются для сведения в «Извещениях для мореплавателей». Взятие торговыми судами лоцманов в портах СССР обязательно (§ 2 «Правил захода в порты СССР», 1926 г.).

Сигналы

При входе в порт и выходе из него, как и при плавании в иностранных территориальных водах, торговые суда обязаны иметь днем поднятые национальные флаги, а ночью нести установленные огни.

Согласно советскому законодательству, каждое торговое судно, находящееся в водах СССР на видимости береговых сигнальных постов, обязывается поднять свои позывные и исполнять сигналы, поднимаемые на мачте сигнального поста (§ 5 «Инструкции для плавания судов в береговых водах в пределах зоны обстрела береговых батарей в мирное время», 1924 г.).

Торговые суда, плавая в иностранных водах, должны подчиняться мероприятиям прибрежного государства, обеспечивающим безопасность плавания, в связи с прохождением боевой подготовки его морских вооруженных сил, т. е. стрельб, постановок минных заграждений и т. п. (§§ 7 и 9 той же инструкции).

Санитарный режим

Согласно Парижской международной санитарной конвенции 1929 г. и «Временному положению о санитарной охране границ СССР», 1927 г., торговые суда по приходе в иностранный порт предъявляют санитарный патент, завизированный консулом своего государства в предшествующем порту захода.

Санитарный патент не предъявляется в портах тех государств, которые, подобно СССР, являются участниками Парижского международного соглашения 1934 г. об отмене санитарных патентов.

При подходе к порту из-за границы торговое судно поднимает карантинный флаг. До спуска этого флага доступ на судно не разрешается никому, за исключением лоцмана и врачебного персонала. По окончании санитарного осмотра судна, в случае его благополучия в санитарном отношении, капитану судна выдается соответствующее свидетельство, и карантинный флаг спускается (§ 4 «Правил захода судов в порты СССР», 1926 г.). В случае неблагополучия в санитарном отношении судно остается под карантинным флагом и лишается сообщения с берегом до истечения срока карантина.

Согласно ст. 52 Международной санитарной конвенции 1929 г. торговые суда, проходящие через иностранные территориальные

воды, не останавливаясь в портах или у берегов, обычно освобождаются от санитарного осмотра.

Портовые сборы

Размеры портовых сборов и платы за услуги, оказываемые в порту, устанавливаются властями прибрежного государства. В портах СССР портовые сборы подразделяются на: а) корабельный сбор, б) грузовой сбор и в) лоцманский сбор (п. 1 «Положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах СССР», 1926 г.). От корабельного сбора освобождаются суда: при вынужденном заходе, служебные, учебные, госпитальные, научных экспедиций и заходящие в порт исключительно для снабжения топливом, баластом, водою, провиантом и для карантинных надобностей.

В числе некоторых прочих грузов не подлежат грузовому сбору грузы военно-морские. Лоцманский сбор взимается со всех судов, действительно пользующихся услугами лоцманов.

Задержание судов

Торговое судно может быть задержано в порту местными властями в следующих случаях:

1) при наличии неисправности документов, состояния судна, его нагрузки, снабжения и комплектования;

2) при неуплате портовых сборов, платы за оказания портом услуги, таможенных пошлин или штрафов за нарушение портовых правил;

3) в некоторых особых случаях, предусмотренных законом, как-то: по просьбе третьего лица, основанной на общей аварии, столкновении судов или спасении;

4) в случае иска к собственнику судна.

В случае неправильного задержания судна ответчиком является порт или лицо, по просьбе которого судно было задержано.

При совершении торговым судном правонарушения в водах иностранного государства процедура остановки, осмотра и задержания судна военным или пограничным кораблем, согласно советскому законодательству, заключается в следующем:

Требование об остановке судна делается сигналом по международному своду, а ночью—включением двух зеленых огней, вертикально расположенных над топовым огнем (примечание в ст. 25 «Положения об охране государственных границ СССР», 1927 г.).

При осмотре и задержании судна составляется акт с правом капитана судна вносить в него свои оговорки; при задержании судна к акту приобщаются судовые и грузовые документы (ст. ст. 29-31 того же Положения).[1]

[1]) Процедура остановки, задержания судна подробно изложена в «Инструкции об охране котиков» (приказ РВС СССР 30 марта 1927 г. № 175), а также в «Инструкции судам, несущим наблюдение за поддержанием порядка в Финском заливе вне территориальных вод», составляющей приложение № 2 к заключительному протоколу советско-финляндской конференции 1925 г. по вопросам о поддержании порядка и содержании мореходных сооружений в Финском заливе (см. книгу II настоящего справочника).

Иностранные торговые суда обязаны подчиняться требованиям, им предъявляемым (§ 2 «Общей инструкции по взаимоотношениям органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время», 1925 г.). Если судно не исполнило требования военного корабля, то после холостого и двух боевых выстрелов под нос и под корму судна, а также в случае оказания им вооруженного сопротивления при остановке, осмотре или задержании судна корабль имеет право употребить оружие (п.п. «а», «б» и «д» ст. 35 «Положения об охране государственных границ СССР»).

Право преследования судна-нарушителя прекращается, если судно укроется в территориальных водах другого государства.

Международные договоры о мореплавании

Перевозка грузов и пассажиров в заграничных сообщениях обусловливается договорами о торговле и мореплавании, заключенными с иностранными государствами, и производится на основах взаимности. Договоры о мореплавании могут быть подразделены по своему содержанию на три основных группы:

1) Договоры, устанавливающие только право взаимного равноправного пользования портами другой стороны для грузовых и пассажирских перевозок.

2) Договоры, предусматривающие для торговых судов другой стороны «режим наибольшего благоприятствования» в своих портах, т. е. предоставления им таких же прав и преимуществ, какие имеют или могут получать торговые суда любого третьего государства. Например, договоры СССР со Швецией, Данией, Латвией, Францией, Эстонией и др.

3) Договоры, устанавливающие для торговых судов другой стороны в своих портах «национальный режим», т. е. ставящие эти суда в равное положение со своими национальными судами за некоторыми лишь изъятиями (право каботажа лоцманской и портовой службы, морских промыслов, морского спорта и т. п.). Такого рода договоры СССР заключил с Турцией, Грецией, Италией, Норвегией и др. [1])

ВОЕННЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Исходя из принципа неограниченного суверенитета государства над воздушным пространством, расположенным над его государственной территорией, его внутренними и территориальными водами, всякое посещение воздушного пространства иностранными военными воздушными судами может совершаться исключительно с разрешения властей этого государства и по указанному им маршруту.

Так как в правовом отношении не делается различия между воздухом, расположенным над внутренними и территориальными водами, то военные воздушные суда не имеют права свободного пролета над иностранными территориальными водами, подобно проходу через последние военных кораблей.

[1]) Подробнее об отдельных договорах о мореплавании см. книгу II настоящего справочника.

Право вынужденного убежища (relâche forcée) или точнее вынужденной посадки на территорию или на воду, которые находятся под верховенством иностранного государства, распространяется на военное воздушное судно на тех же основаниях, на каких этим правом может пользоваться военный корабль. Однако на практике такие суда задерживаются до получения указаний центральных властей.

Военное воздушное судно, опустившееся на территорию или на воду иностранного государства, с разрешения последнего пользуется правом экстерриториальности так же, как и военный корабль в иностранных водах, и соблюдает все установленные для него правила.

Военное воздушное судно, опустившееся в порядке «вынужденного убежища», не пользуется экстерриториальностью.

Военное воздушное судно на иностранной территории или в иностранных водах не должно заниматься практическими взлетами и посадками, производить стрельбу, взрывы, топографические съемки, промеры, фотосъемки и упражнения по использованию химических средств и дымовых завес. Такого рода действия запрещаются не только при нахождении военного воздушного судна на иностранной территории или в водах иностранного государства, но и при пролете над территорией и водами последнего.

ГРАЖДАНСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Систематические и эпизодические полеты гражданских воздушных судов за границу обусловливаются соответствующими соглашениями между заинтересованными государствами (ст. 53 «Воздушного кодекса СССР»).

Воздушное судно при пролете в воздушном пространстве иностранного государства обязано носить установленные национальные знаки.

Полеты над запрещенными зонами не должны иметь места.

Гражданские воздушные суда на иностранной территории и на водном пространстве иностранного государства не пользуются правом экстерриториальности и на них распространяются действия всех местных законов и правил.

Посадка может быть совершена на сушу или на воду только в местах, открытых для общего пользования и специально для этого предназначенных.

Вынужденная посадка по стихийным или техническим причинам допускается повсеместно, без какой-либо специальной оговоренности по праву вынужденного убежища (relâche forcée).

Полицейские и таможенные воздушные суда признаются судами государственными. При полете их за границу они подчиняются тому же режиму, как и военные воздушные суда. На них, однако, не распространяется право экстерриториальности и в этом отношении они приравниваются к гражданским воздушным судам.

Полеты в воздушном пространстве, находящемся под верховенством государства, регламентируются его внутренним законодательством. В СССР все положения, относящиеся к воздушным передвижениям, установлены «Воздушным кодексом СССР», 1932 г.

ИНСТРУКЦИЯ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ СУДОВ В БЕРЕГОВЫХ ВОДАХ В ПРЕДЕЛАХ ЗОНЫ ОБСТРЕЛА БЕРЕГОВЫХ БАТАРЕЙ В МИРНОЕ ВРЕМЯ

(Объявлена в приказе РВС СССР 5 июля 1924 г. № 897)

1. В зоне обстрела береговых батарей, вне территориальных вод, имеют право беспрепятственного плавания все суда торговые и военные как СССР, так и иностранные.

2. В пределах территориальных вод имеют право беспрепятственного плавания торговые суда СССР и торговые суда иностранных держав, за исключением специальных зон, список коих к сему прилагается. [1])

Примечание: а) Военные суда иностранных держав имеют право плавать в территориальных водах, но не должны становиться на якорь, производить учения, занятия стрельбы и т. п. Исключение составляют случаи аварии, когда иностранные военные суда входят в наши порты для получения помощи, что санкционируется местным военным командованием, которое и доносит по команде для получения соответствующих распоряжений.

б) Введения особых правил для прохождения торговыми судами СССР, а также иностранными судами зоны обстрела береговых батарей может быть применяемо лишь в случаях особой необходимости в военном отношении. При введении этих правил они должны быть сообщены соответствующим органам управления морского транспорта для инструктирования капитанов торговых судов и в НКИД для сообщения иностранным правительствам.

3. В случаях появления военного иностранного судна, производящего учение, занятия, стрельбы и т. п. или становящегося на якорь в пределах территориальных вод, заметившая его береговая батарея сообщает об этом в ближайший пост морской связи и доносит о том по команде. Старший начальник поступает в этом случае согласно имеющейся у него на этот счет инструкции.

4. Переговоры с иностранными судами должны вестись по международному своду морских сигналов. Введение для этой цели особого кода не допускается.

5. Всякое судно, входящее в зону территориальных вод и находящееся в пределах видимости сигнальных постов, должно поднять свои позывные, показывающее его наименование, и исполнить сигнал, поднятый на сигнальной мачте, дозорном корабле или переданный каким-либо другим способом.

6. В случае невыполнения судном упомянутых в п. 5 правил все вытекающие из сего последствия ложатся на капитана этого судна.

7. В случае необходимости предупредить судно, наше или иностранное, о грозящей ему опасности навигационного или минного характера, батарея предупреждает его всеми имеющимися сигнальными средствами, в крайнем случае дает предупредительный холостой заряд—выстрел. О сделанном выстреле батарея сообщает на ближайший пост морской связи и доносит по команде.

8. Все суда, военные и торговые, как наши, так и иностранные, согласно международным правилам, обязаны при входе и выходе из порта и плавания в территориальных водах иметь днем поднятые национальные флаги, а ночью установленные сигнальные огни.

[1]) После 1924 г. этот список подвергался изменению. О запрещенных для плавания зонах в настоящее время (1937 г.) см. книгу II настоящего справочника.

9. Всякие учебные и боевые стрельбы батарей производятся после заблаговременного уведомления местного военно-морского командования и соответствующего органа торгового мореплавания для предупреждения выходящих в море или приходящих с моря судов.

Примечание: В случае появления судна в районе производства стрельбы, командир стреляющей батареи (начальник района) принимает все меры предосторожности вплоть до временной приостановки стрельбы. Со своей стороны суда обязаны принять все меры к тому, чтобы не мешать планомерному производству стрельбы.

10. О запрещении всякого плавания в определенных районах территориальных вод СССР широко оповещаются иностранные государства и соответствующие органы нашего торгового мореплавания.

11. При выходе наших судов в указанную в п. 10 зону для производства работ по тралению или постановке мин или для других целей, морское командование должно заблаговременно извещать о том сухопутное командование (береговые батареи).

ОБЩАЯ ИНСТРУКЦИЯ О ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ СССР С ИНОСТРАННЫМИ ВОЕННЫМИ И ТОРГОВЫМИ СУДАМИ В МИРНОЕ ВРЕМЯ

(Объявлена в приказе РВС СССР от 22 июня 1925 г. № 641.)

§ 1. Права органов СССР по отношению к иностранным судам различаются в зависимости от того:

а) находится ли судно в открытом море в пределах пограничной морской полосы или в портах и на рейдах;

б) принадлежит ли судно к военному или торговому флоту.

§ 2. Пограничная морская полоса распространяется на 12 морских миль от высоты наибольшего отлива как от берега, так и от островов или от границы внутренних вод СССР.

В пограничной морской полосе, где по техническим условиям (мелководье) погрузка и выгрузка происходит вне пограничной морской полосы, место погрузки и выгрузки все же считается входящим в эту полосу.

Белое и Азовское моря целиком принадлежат к внутренним водам СССР.

В пограничной морской полосе наши власти по принадлежности и в необходимых случаях могут распоряжаться, и иностранные суда обязаны подчиняться их распоряжениям.

В открытом же море никакие мероприятия по отношению к судам, несущим иностранный флаг, в мирное время не разрешаются, кроме одного изъятия, когда преследование судна за какое-либо неправильное его действие началось еще в пределах пограничной морской полосы, то его можно и вне этих вод догнать, осмотреть и задержать.

Погоня должна быть приостановлена при входе преследуемого судна в иностранные воды и совершенно прекращена при его заходе в иностранный порт.

Примечание: Все суда, несущие охранную пограничную службу, должны иметь карту своего участка с нанесенной на нее границей пограничной морской полосы и других разграничительных линий.

§ 3. К иностранным судам, находящимся в пределах пограничной морской полосы, применяется «Положение об охране границ СССР». В портах же, гаванях и на рейдах все иностранные суда пользуются определенными ниже правилами, за исключением судов тех стран, с которыми мы ведем войну, или к судам, к которым по распоряжению центрального правительства СССР применяются какие-либо репрессии, в каковых случаях даются специальные о том указания.

Примечание: Порядок прохода судов через воды укрепленных районов и установление запретных зон определяется особым опубликованным актом.

§ 4. Суда торгового флота носят торговый флаг данной страны, а военные — военный. В тех странах, где военный флаг ничем не отличается от торгового, отличительным признаком военного судна служит вымпел. Если возникнут со-

мнения в правильности поднятия флага, то, тем, не менее необходимо считаться с военным флагом. Вместе с тем, об этом сообщается местному агенту или уполномоченному НКИД и морконтролю для представления в центр.

Если бы были замечены злоупотребления военным или торговым флагом, могущие, по мнению местных властей, иметь вредные последствия для государственного порядка СССР, подлежащим местным органом с согласия ближайшего агента или уполномоченного НКИД и под его ответственность предоставляется принимать нужные предварительные меры с одновременным извещением об этом центра.

Примечание: Все местные агенты в портовых городах и личный состав охраны границ должны быть осведомлены о флагах государств, ведущих морскую торговлю с СССР.

§ 5. Приход иностранных торговых судов допускается во все порты, в которых имеются таможенные органы, а также в порты, открытые для захода иностранных судов, совместными распоряжениями НКИД, НКВТ, НКПС и ОГПУ. Военные же суда и в открытые порты допускаются лишь с предварительного согласия нашего правительства. Если не имеется определенных директив о свободном допуске данного военного судна, то военное судно, прибывшее без предупреждения, должно быть остановлено у входа в порт до выяснения цели его прихода. Местными властями требование об удалении может быть сделано самостоятельно только в случаях, не терпящих отлагательства, когда это вызывается явной опасностью для наших интересов.

При заходе в порт как военные, так и торговые суда должны выполнять установленные для этой цели правила. Кроме того, военные корабли выполняют установленные правила салюта.

Примечание: 1. Список портов, открытых для захода, и правила захода в них помещаются в циркулярах Гидрографического управления, равно как и все изменения в этом списке и правилах.

2. Орудийный салют производится при входе в Кронштадтский, Севастопольский, Владивостокский военные порты. Наши салютные батареи отвечают иностранным судам всегда равным числом выстрелов.

§ 6. В случаях, не терпящих отлагательства (шторм, авария и т. п.), иностранному военному судну может быть предоставлено на время шторма, а также для исправления повреждений право убежища в порту. Во всех подобных случаях сообщается в центр, а также местным уполномоченным или агентам НКИД и морконтролю.

§ 7. Положение в порту судов торговых и военных совершенно различно. Первые подвергаются таможенному контролю, поверке экипажа и пассажиров, санитарному осмотру и мерам безопасности, согласно специальных инструкций по соответствующим ведомствам; вместе с тем, в отношении этих судов допускается сообщение с берегом в смысле схода экипажа, нагрузки и выгрузки товаров, приема и выпуска пассажиров, с соблюдением соответствующих правил. Вторые же, т. е. военные суда, пользуются экстерриториальностью, не могут подвергаться никаким административным действиям со стороны органов нашей власти, хотя обязаны выполнять все установленные портовые правила. Все свои действия на рейде и на берегу, выходящие за рамки внутреннего корабельного распорядка, в котором они подчиняются исключительно своим внутренним законам, иностранные военные суда согласовывают с портовыми военными властями.

Свободное общение военных судов с берегом допускается на основании указаний центра; при отсутствии такового в необходимых случаях этот вопрос разрешается по соглашению местного агента или уполномоченного НКИД и морконтроля с военными властями порта, причем во всяком случае должны быть разрешаемы самые необходимые действия, как-то: доставка продовольствия, воды, перевозка заболевших лиц экипажа, доставка служебной корреспонденции и т. п.

Местные власти сообщают командиру корабля об установленных при общении с берегом правилах таможенных, санитарных и пр. и согласовывают с ним отдельные детали сообщения с берегом и пребывания личного состава на берегу.

В отношении лиц экипажа иностранных военных судов, находящихся на берегу по службе, аресты не допускаются. В крайнем случае эти лица могут быть задержаны для немедленной передачи командиру военного корабля.

В отношении же отпущенных по личным делам и, если задержание (на берегу) вызывается обстоятельствами дела, то об этом должны быть тотчас уведомлены командир иностранного корабля, с одной стороны, и агент или уполномоченный НКИД и морконтроль—с другой, для сообщения центру, причем до разрешения инцидента местные власти должны проявлять возможное при подобных обстоятельствах внимание из уважения к флагу.

Однако, и в указанных случаях сообщения иностранного корабля с берегом не разрешаются какие-либо аресты и административные действия на самом военном корабле. Посещение представителями наших органов военного корабля допускается только с согласия командования этого корабля.

Примечание: Иностранные военные и торговые суда в отношении радиотелеграфирования подчиняются правилам, объявленным особым законодательным актом.

§ 8. Торговые суда во время их нахождения в портах и на рейдах СССР подлежат в отношении таможенных, портовых, карантинных и санитарных правил и пограничного надзора, а также в отношении порядка допуска в пределы СССР судовых экипажей и пассажиров действию декретов нашего правительства.

При этом реквизиция и конфискация имущества и товаров, находящихся на иностранных торговых судах, не может иметь места, за исключением случаев, указанных в ст. 15 декрета СНК от 17 октября 1921 г. «О порядке реквизиции и конфискации имущества частных лиц и обществ» («Собрание узаконений». 1921 г. № 70, ст. 564).

Имущество и товары, находящиеся на иностранных торговых судах, пока они на борту судна, не нуждаются в разрешении на ввоз в СССР, и всякая их конфискация или реквизиция по причине лишь отсутствия такого разрешения воспрещается, если они правильно показаны в документах, представленных таможне капитаном судна.

Производство органами власти на этих судах каких-либо действий с имуществом и товарами может выполняться лишь органами таможенного контроля НКВТ или морконтроля.

Несошедшие на берег лица судового экипажа и прочие находящиеся на иностранном торговом судне лица обязаны подчиняться всем распоряжениям наших портовых, таможенных и санитарных властей и пограничного надзора. Надлежащие власти СССР имеют право производить на иностранном торговом судне общеадминистративные, следственные и судебные действия, не вмешиваясь во внутреннюю жизнь торгового судна; причем в отношении лиц, входящих в состав судового экипажа, применяется декрет СНК от 6 октября 1921 г., измененный декретом СНК от 27 февраля 1922 г.

Что касается схода частных лиц с торгового судна на берег и приема их на судно, то лица, не входящие в состав экипажа (пассажиры и пр.), подчиняются общим паспортным правилам, а лица экипажа — правилам декрета СНК от 6 октября 1921 г. («Собр. узаконений» № 68, стр. 533).

Примечание: В случае прибытия пассажиров на иностранном военном судне, таковые проверяются в отношении соблюдения ими общих паспортных правил при спуске их на берег.

§ 9. Иностранные консулы в пределах своего консульского округа имеют право посещения судов своей страны.

В случае производства на иностранном торговом судне, в силу § 8 настоящей инструкции, каких-либо судебных, следственных или общеадминистративных действий, за исключением связанных с предоставлением ему свободного общения с берегом (таможенных, санитарных и т. п.), о таковых для сведения заблаговременно извещается консул страны, флаг которой носит судно, если таковой имеется в порту. Указанные действия производятся независимо от присутствия или отсутствия консула при их совершении.

§ 10. В случае возникновения каких-либо сомнений, все органы обязаны запрашивать Наркоминдел, НКВД, а в отношении военных судов и Наркомвоенмор.

В случаях же особо сложных — запрашивать центр, принимая нужные меры для того, чтобы инцидент не развивался.

ПРАВИЛА ДЛЯ ВХОДА СУДОВ В РАЙОНЫ С ОГРАНИЧЕНИЕМ СВОБОДНОГО ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ

(«Извещение мореплавателям» № 103, 1936 г. ГУ).

1. Иногда является необходимым воспретить судам вход в некоторые прибрежные районы СССР или ограничить свободный выбор пути при плавании в них Для этих случаев в «Извещениях мореплавателям» и в лоциях объявляются соответствующие ограничительные правила; в крайних, не терпящих отлагательства случаях, когда соответствующее извещение не может быть заблаговременно доведено до сведения мореплавателей, в таких районах устанавливается особая «служба предупреждения», возлагаемая на специальные корабли, брандвахты или береговые посты.

Примечание; Служба предупреждения может устанавливаться, однако, и в тех районах, ограничение плавания в которых объявлено заблаговременно.

2. Поэтому при приближении к берегам СССР капитаны приглашаются внимательно наблюдать за сигналами службы предупреждения, описанными в пп. 4 и 5 настоящих правил.

3. При входе в район, где выбор свободного пути следования ограничен или где установлена служба предупреждения, капитаны судов, в интересах безопасности, приглашаются строго соблюдать все объявленные правила, а также неуклонно подчиняться всем дополнительным указаниям по линии службы предупреждения.

4. Отличительным знаком кораблей, брандвахт или береговых постов, несущих службу предупреждения, являются:

а) днем—треугольный синий флаг;

б) ночью—три синих, вертикально расположенных, огня, поднимаемых на гафеле.

5. Если вход или плавание в данном районе закрыты, корабль, брандвахта или береговой пост, несущие службу предупреждения, в дополнение к отличительному знаку, указанному в п. 4 настоящих правил, поднимают:

а) днем—три, вертикально расположенных, красных шара;

б) ночью—три, вертикально расположенных, красных огня.

6. Если вход или плавание в данном районе не закрыты и службой предупреждения не будет сделано особого сигнала или указания о порядке дальнейшего следования, то судно может итти к месту своего назначения, соблюдая при этом правила, объявленные в «Извещениях мореплавателям» и в лоциях.

Если в данном районе находятся военные корабли и если для плавания в нем не объявлено каких-либо особых правил и не получено специальных указаний от службы предупреждения, то капитаны должны так располагать курсы своих судов, чтобы не проходить между военными кораблями и избегать возможности столкновения с ними.

7. Лоцманы должны быть своевременно осведомлены относительно правил, которыми надлежит строго руководствоваться в случаях ограничения свободного пути следования.

ПРАВИЛА О ПРИМЕНЕНИИ ПРЕДОСТЕРЕГАТЕЛЬНОГО СИГНАЛА ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ПРИСУТСТВИЯ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

(«Извещение мореплавателям» № 104, 1936 г., ГУ).

Обращается внимание мореплавателей на следующие предостерегательные сигналы, применяемые для обозначения присутствия в том или ином районе моря подводных лодок:

1. Корабли РКВМФ, поблизости от которых находятся подводные лодки, могущие быть и в подводном положении, для указания присутствия подводных лодок поднимают трехцветный треугольный флаг и, кроме того, по возможности передают об этом по радио сигналом («ALZIV — ISCQU» — «Обращаем Ваше внимание на подводные лодки») или открытым текстом на установленной международной волне (600 м).

2. Проходящие суда приглашаются располагать свои курсы так, чтобы не мешать движению кораблей, поднявших флаг, указанный в п. 1 настоящих правил, а также обеспечить им достаточную свободу маневрирования.

3. Если проходящему судну, по условиям плавания, все же невозможно избежать прохода к этому месту, то это судно приглашается установить особо тщательное наблюдение за водной поверхностью (подводные лодки, присутствие которых может быть обнаружено по поднятому перископу или буруну от него) и следовать самым малым ходом до тех пор, пока ему будут делаться предупреждения об опасном районе наличными средствами связи, или до получения указаний о безопасном курсе.

4. Следует, однако, иметь в виду, что производство подводными лодками упражнений не всегда сопровождается присутствием возле них надводных военных кораблей.

ПРАВИЛА О ПОЛЬЗОВАНИИ РАДИОУСТАНОВКАМИ ИНОСТРАННЫМИ СУДАМИ ВО ВРЕМЯ НАХОЖДЕНИЯ ИХ В ВОДАХ СОЮЗА ССР[1])

(Постановление СНК СССР от 24 июля 1928 г.)

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1) Иностранным военным и невоенным судам, находящимся в пределах морской пограничной полосы и во внутренних водах Союза ССР на расстоянии десяти миль, пользование судовыми радиоустановками разрешается только на основаниях, изложенных в настоящем постановлении...

Инструкция по применению постановления Совета Народных Комиссаров СССР от 24 июля 1928 г. о пользовании радиоустановками иностранными судами во время нахождения их в водах СССР

1. Деятельность передающих радиостанций на иностранных судах (кроме военных), находящихся в пределах морской пограничной полосы Союза ССР и во внутренних водах Союза ССР на расстоянии десяти миль от берега, подчинена в отношении контроля за работой радиостанций начальнику соответствующего морского торгового порта.

Необъявленные во всеобщее сведение правила внутренней радиосвязи сообщаются иностранными судами по прибытии их в порты СССР подлежащими местными военно-морскими или портовыми властями.

2. При заходе иностранных судов в порты СССР или при стоянке их в упомянутой в п. 1 морской пограничной полосе, установленная на иностранном судне аппаратура приемно-передающих радиостанций после спуска карантинного флага (до выполнения таможенных и паспортных формальностей) должна быть на все время пребывания судов опечатана печатью соответствующего портового управления без опечатания самих помещений радиорубок, в которых находятся приемно-передающие установки. Опечатание производится по распоряжению начальника торгового порта лицом, им на то уполномоченным.

Кроме того, отдельными пломбами должны быть опечатаны антенные переключатели, закрепленные в положении, заземляющем антенну.

3. Открытие и распечатывание приемно-передающей радиоустановки и радиоприборов для пользования ими производится распоряжением начальника морского торгового порта после окончания таможенных формальностей и посадки пассажиров на убывающее за границу судно.

4. На иностранных судах, находящихся в портах, где нет береговых радиостанций (ст. 3 постановления СНК от 24 июля 1928 г.), а также по ходатайству заинтересованных хозяйственных органов, в мелководных портах, в которых суда для производства грузовых операций остаются на рейде, опечатывание и закрытие приемно-передающих радиоустановок может и не производиться. В каждом отдельном случае такое разрешение выдается начальником морского торгового порта по согласованию с ближайшим органом пограничной охраны. В этом разрешении должно быть указано, что данному судну разрешаются лишь открытые переговоры на определенное время без права пользования каким бы то ни было шифром или кодом, за исключением условных обозначений сигналов по международному служебному регламенту для радиоснощений и по международному своду сигналов.

---

1) Полный текст этих правил см. в книге II настоящего справочника.

5. Капитану и лицам экипажа иностранных судов запрещается иметь на борту в незапечатанном виде какие-либо передающие или приемные радиостанции, при помощи которых возможно установление радиотелеграфной или радиотелефонной связи с их судов во время бездействия главных и аварийных их установок.

6. При обнаружении таможнями у капитана или лиц команды судна радиопередаточных и приемных приборов, скрытых от осмотра, капитаны иностранных судов, помимо наложения на них взыскания по Таможенному уставу, привлекаются к ответственности по ч. I ст. 83 Уголовного кодекса РСФСР и ей соответствующих уголовных кодексов союзных республик.

При обнаружении у пассажиров судна указанных выше радиоприборов, скрытых ими от таможенного досмотра, к ответственности привлекаются лица, у коих были обнаружены радиопередающие или приемные приборы.

7. Постановление Совета Народных Комиссаров СССР от 24 июля 1928 г. о пользовании радиоустановками иностранными судами во время нахождения их в водах СССР, а также настоящая инструкция опубликовывается Гидрографическим управлением в циркулярах названного управления.

Основание: Приказ НКПС, НКВМ, ОГПУ, НКИД, НКПТ от 14 февраля 1929 г., № 751.

ВРЕМЕННЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ, ПОСЕЩАЮЩИХ ВОДЫ СССР

(Объявлены циркуляром Г. У. 28 марта 1931 г. № 114)

Ст. 1. Пребывание иностранных военных кораблей в портах СССР допускается с согласия органов правительства СССР.

Ст. 2. В качестве общего правила, число военных кораблей одного и того же государства, одновременное пребывание которых допускается в одном и том же порту СССР, не должно превышать трех, а наибольший срок пребывания каждого корабля — десяти суток.

Ст. 3. Согласие на заход иностранных военных кораблей запрашивается дипломатическим путем заблаговременно, с сообщением при этом следующих сведений: число, класс и название кораблей, порт предполагаемого посещения, цель прихода, продолжительность пребывания, чин и фамилия командира (флагмана), число и тип летательных аппаратов, если таковые имеются на борту.

Ст. 4. Указания ст. ст. 2 и 3 не относятся:

а) к военным кораблям, на которых находятся главы государств, и к военным кораблям, их сопровождающим;

б) к прибывающим в порты, открытые для иностранных торговых судов, военным кораблям, на которых находятся главы дипломатических представительств, аккредитованные при правительстве СССР.

Ст. 5. После получения согласия (согласно ст. ст. 1 и 3), а также в случаях, предусмотренных в ст. 4, в дипломатическом порядке сообщается о точном времени прихода военного корабля не позднее, чем за семь суток до его прибытия в порт назначения.

Ст. 6. Предписания ст. ст. 1, 2, 3 и 5 не распространяются на военные корабли, заход которых в порт СССР совершается вследствие стихийных причин и поломок (шторм, авария).

Этим кораблям рекомендуется, если к тому имеется возможность, следовать в один из портов, открытых для иностранных коммерческих судов.

Ст. 7. Иностранные военные корабли, направляющиеся в порты СССР, сообщают при входе в воды СССР по радиотелеграфу властям порта о своем заходе и времени прихода к месту назначения.

Ст. 8. Во время пребывания в водах СССР иностранные военные корабли сообщают, в случае обращения кораблей военно-морских сил РККА или пограничной охраны, по радиотелеграфу или иными доступными средствами сообщения: название корабля, цель его захода и предполагаемое время пребывания.

Ст. 9. В портах СССР, объявленных салютующими, и в местах нахождения кораблей военно-морских сил РККА производятся салюты в соответствии с существующими международными правилами и обычаями.

Примечание: Список салютующих портов объявляется в циркулярах Гидрографического управления.

Ст. 10. В пределах вод СССР плавание и пребывание подводных лодок допускается исключительно в надводном положении.

Ст. 11. При посещении портов СССР иностранные военные корабли обязаны брать лоцманов СССР в тех портах, о которых объявляется в циркулярах Гидрографического управления.

Ст. 12. О районах вод, закрытых для иностранных военных кораблей, по соображениям государственной безопасности и безопасности плавания, объявляются в циркулярах Гидрографического управления.

Ст. 13. На иностранный военный корабль, входящий в порт СССР, прибывает представитель старшего морского начальника (командир для связи).

При встрече, по распоряжению командира иностранного военного корабля представителю старшего морского начальника передаются сведения, указанные в прилагаемом перечне (приложение к ст. 13); представитель старшего морского начальника сообщает те, специально относящиеся к иностранным военным кораблям, правила и указания, которыми должен будет руководствоваться военный корабль, его шлюпки и личный состав.

Санитарный патент и сведения о санитарном состоянии военного корабля передаются прибывающему на корабль представителю санитарного надзора.

Примечание 1. В портах, где не имеется старшего морского начальника и лица, назначенного замещать его в отношении приема иностранных военных кораблей, права и обязанности его, указанные в настоящей статье, а также в ст. ст. 14—21, выполняются начальником гарнизона или старшим начальником местного органа пограничной охраны.

2. Сообщения старшего морского начальника делаются им командиру иностранного военного корабля лично или через посредство представителя старшего морского начальника, равным образом, как и осведомление командира иностранного военного корабля о подлежащих законоположениях и правилах таможенной, пограничной и санитарной охраны, судоходства, радиотелеграфирования, полетов воздушных судов, а также портовых правил и правил распорядка на берегу или иных, которые в особенности касаются военного судна.

Ст. 14. Место стоянки иностранного военного корабля назначается старшим морским начальником и сообщается командиру корабля при встрече представителем старшего морского начальника.

В случае неприбытия представителя старшего морского начальника, командир иностранного военного корабля сам выбирает место для временной постановки на якорь, сообразуясь с указаниями лоции и местных портовых правил или лоцмана, если таковой находится на борту. Старший морской начальник подтверждает выбранное место или указывает командиру иностранного военного корабля другое место для стоянки, равно как и все необходимые последующие изменения места стоянки, если это потребуется.

Ст. 15. Невооруженным шлюпкам иностранных военных кораблей разрешается передвижение в пределах порта, в соответствии с установленными в порту правилами и указаниями старшего морского начальника.

Ст. 16. Увольнение на берег личного состава иностранных военных кораблей производится по согласованию вопроса со старшим морским начальником — с указанием при этом числа уволенных, времени увольнения и возвращения на корабль и в соответствии с установленными в порту правилами.

Ст. 17. При съезде на берег личный состав иностранных военных кораблей должен соблюдать правила ношения форменной одежды и оружия военнослужащими иностранных армий на территории СССР.

Ст. 18. Лица, не входящие в состав экипажа иностранного корабля, допускаются на борт корабля и с корабля на берег в порядке, указанном старшим морским начальником, по согласованию с командиром корабля и с соблюдением подлежащих паспортных и таможенных правил.

Примечание: В отношении дипломатических и консульских представителей страны, которой принадлежит пришедший иностранный военный корабль, действуют специальные указания.

Ст. 19. При посещении портов СССР иностранные военные корабли и их личный состав не могут совершать, кроме действий, запрещенных другими законами и правилами, нижеследующего:

а) исследования и изыскания, а также промеры, измерения, кроме необходимых для безопасности плавания корабля по фарватеру, открытому для плавания всех кораблей, или для его безопасной стоянки на назначенном в порту месте;

б) фотографические и другого рода съемки, зарисовки, наброски и составление описаний каких-либо районов портов, а также укреплений и всех военных и иных сооружений;

в) передвижение вооруженных шлюпок и шлюпочные учения с вооруженной командой и посадкой десанта;

г) учение с прожекторами;

д) стрельбы артиллерийские (кроме салютов), торпедные, ружейные и револьверные;

е) учебные постановки минного заграждения;

ж) упражнения по использованию химических средств и постановка дымовых завес;

з) всякого рода подводные взрывы;

и) совершение полетов, а равно подъема аэростатов, змеев и т. п.

Разрешение на совершение вышеперечисленных действий в отдельных случаях испрашивается дипломатическим путем.

Ст. 20. По предварительной просьбе командира иностранного военного корабля может быть разрешено старшим морским начальником:

а) производство рейдовых учений в пределах порта и в водах СССР, примыкающих к порту;

б) своз на берег команд в строю, с оружием и без него, для обхода или в случае участия в парадах или траурных церемониях;

в) производство подводных работ;

г) пользование радиоустановками.

Ст. 21. В случае нарушения иностранным военным кораблем или его личным составом установленных правил, на это обращается внимание командира корабля старшим морским начальником или за отсутствием его и должностных лиц, его заменяющих, согласно примечания 1 к ст. 13, командиром корабля военно-морских сил РККА или пограничной охраны, с одновременным донесением о случившемся по команде. Военному кораблю, оставившему указанное предупреждение без внимания, может быть предложено, по распоряжению подлежащих властей, оставить воды СССР.

При исключительных обстоятельствах иностранному военному кораблю может быть во всякое время предложено покинуть воды СССР в течение определенного промежутка времени.

Приложение к ст. 13

Перечень сведений, получаемых от иностранных военных кораблей

1) Национальность (флаг) и класс (тип).
2) Название корабля (кораблей).
3) Чин и фамилия (командиров, Флагмана).
4) Число (список) командного состава.
5) Численность рядового состава.
6) Цель (причина) посещения (только для кораблей, пользующихся правом убежища).
7) Последний порт, из которого вышел корабль.
8) Время пребывания:
   а) приход,
   б) уход.
9) Главные элементы корабля:
   а) водоизмещение (для подводных лодок надводное и подводное, а для судов, пришедших в порт для совершения коммерческих операций, данные о валовой и чистой вместимости судна);
   б) длина;
   в) ширина;
   г) осадка.
10) Вооружение:
   а) артиллерийское;
   б) торпедное;
   в) минное (только для кораблей, пользующихся правом убежища).

11) Наличие самолетов (число, тип).
12) Радиоустановки и их элементы.
13) Санитарное состояние:

а) корабля и личного состава;
б) порта отправления.

14) Список пассажиров (если таковые имеются).
15) Характер и количество груза (доставленного или погруженного)

Командир корабля (подпись)

(число) (месяц) 19... г.

Порт:

Примечание: Перечень сведений составляется на одном из общепринятых иностранных языков.

О САЛЮТУЮЩИХ ПОРТАХ СССР

(Циркуляр Г. У. 16 апреля 1931 г. № 140).

В дополнение к циркуляру Гидрографического управления № 114, 1931 г., объявляется, что салютующими портами СССР являются: Кронштадтский, Севастопольский и Владивостокский военные порты.

Салюты производятся береговыми батареями упомянутых военных портов.

О ПРОИЗВОДСТВЕ ОПИСНЫХ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ И ГИДРОЛОГИЧЕСКИХ РАБОТ НА МОРЯХ, ПРИЛЕГАЮЩИХ К СОЮЗУ ССР

(Циркуляр Г. У. 16 марта 1932 г. № 85).

Производство описных гидрографических и гидрологических работ на морях, прилегающих к Союзу ССР, в пределах 12-мильной морской полосы Союза ССР, осуществляется исключительно судами, плавающими под флагом Союза ССР.

Иностранные корабли могут производить в пределах указанной морской полосы гидрографические и гидрологические работы только с разрешения правительства Союза ССР.

Подлежащие правительственные органы Союза ССР принимают заявления о выдаче подобных разрешений через посредство Народного комиссариата по иностранным делам.

ВЫПИСКА ИЗ ТАМОЖЕННОГО КОДЕКСА СОЮЗА ССР

(Утвержд. Постанов. ЦИК и СНК СССР 19 декабря 1928 г.)

57. Военные суда, находящиеся в кампании под вымпелом или состоящие в вооруженном резерве, не подлежат таможенному осмотру. Прочие суда Рабоче-Крестьянского Красного Флота, в частности военные, окончившие кампанию, когда с них свезена команда, могут быть подвержены таможенному осмотру лишь при наличии данных, указывающих на сокрытие на судах предметов контрабанды, но с уведомлением в каждом отдельном случае местного морского командования.

Выгрузка каких-либо предметов на берег или перегрузка их на другие суда с военных судов, прибывающих из-за границы в порты Союза ССР, допускается не иначе, как под наблюдением таможенного учреждения, по предварительном извещении последнего командиром судна о времени выгрузки или перегрузки.

Таким же порядком производится таможенный осмотр вещей экипажа военного судна, прибывшего из-за границы и окончившего кампанию, при свозе личного состава с судна на берег.

Примечание: Военным судном считается всякий корабль, имеющий боевое вооружение, укомплектованный военной командой и плавающий под военным или пограничным флагом, а также и то судно Управления по

обеспечению безопасности кораблевождения, которое по специальному заявлению военно-морского командования в каждом отдельном случае выполняет задание военно-оперативного характера.

58. Выгрузка привезенной на военных судах провизии допускается в складе морского ведомства для хранения до обратной нагрузки на суда заграничного плавания, с составлением ей описи за подписью представителя таможенного надзора и морского ведомства. В случае выпуска такой провизии на внутренний рынок, она подлежит оплате пошлиной на общем основании.

59. Правила таможенного осмотра, установленные для судов Рабоче-Крестьянского Красного Флота, распространяются также и на иностранные военные суда.

ВЫПИСКА ИЗ КОНСУЛЬСКОГО УСТАВА СССР

(утвержд. Постановл. ЦИК и СНК СССР от 8 января 1926 г.).

РАЗДЕЛ IV

Обязанности консулов и консульских агентов в отношении кораблей Рабоче-Крестьянского Красного Флота

67. Консул обязан всемерно содействовать кораблям Рабоче-Крестьянского Красного Флота, находящимся в пределах портов и вод его консульского округа, в вопросах, связанных с обстоятельствами плавания, пребывания в порту, сообщения с берегом и сношения с местными властями, равно как и во время других случаев обращения к ним флагманов и командиров кораблей Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

68. При получении сведения о предстоящем прибытии корабля Рабоче-Крестьянского Красного Флота в иностранный порт, для входа в который необходим лоцман, консул принимает все меры к своевременной высылке лоцмана. Оплата лоцмана производится командиром по тарифу, установленному в данном порту, и свидетельствуется консулом.

69. В случае прибытия корабля Рабоче-Крестьянского Красного Флота в один из портов консульского округа, где консул не имеет местопребывания, консул обязан немедленно выехать в порт прибытия корабля.

70. Немедленно по прибытии в порт корабля Рабоче-Крестьянского Красного Флота консул высылает к командиру корабля своего представителя для сообщения сведений, необходимых при сношении с берегом и местными властями, в частности, о санитарном состоянии, правилах порта и местных обычаях, исполнение которых обязательно или которыми необходимо руководствоваться.

71. Консул обязан при первой возможности лично посетить прибывший военный корабль или отряд.

72. При нахождении в порту отряда или вообще нескольких кораблей Рабоче-Крестьянского Красного Флота, консул устанавливает по соглашению с флагманом или старшим на рейде порядок своих сношений с командирами кораблей.

73. Консул должен сообщать командиру корабля Рабоче-Крестьянского Красного Флота о тех почестях, какие должны быть отдаваемы местным укреплениям, военным кораблям и властям, согласно правилам и обычаям порта.

Консул передает командиру список местных должностных лиц, которым командиру следует сделать официальный визит, и сопровождает его при этих визитах.

74. Консул, по предъявлении ему командиром сведений о предполагаемых к приобретению или заготовлению для корабля запасах и средствах, необходимых для его ремонта, снабжения и плавания, обязан сообщать цены поставок и рекомендовать фирмы.

Если в данном порту имеются органы Народного комиссариата внешней и внутренней торговли Союза ССР, консул сообщает командиру корабля о тех закупках и заготовках, которые могут быть выполнены через названные органы.

75. Консул визирует все счета и документы, предъявляемые ему командиром, не входя в обсуждение коммерческой стороны дела, ответственность за которую всецело ложится на совершивших сделку.

76. Если командир корабля Рабоче-Крестьянского Красного Флота будет поставлен в необходимость оставить на берегу находящихся на корабле вольнонаемных служащих и гражданских лиц или сдать не входящие в вооружение

корабля вещи, консул обязан оказать оставленным лицам необходимое содействие и озаботиться о приискании для вещей складочных мест. Однако, командир прибегает к таким действиям лишь в исключительных случаях и обязан сообщить консулу в письменной форме причины оставления людей или вещей.

77. В случае оставления военными кораблями опасно больных краснофлотцев на излечение в портовых госпиталях, консул обязан иметь попечение о них. При выздоровлении краснофлотцев они направляются консулом в СССР, по возможности морем, за счет Народного комиссариата по военным и морским делам. В случае смерти кого-либо из оставленных, консул обязан озаботиться погребением и принять меры к сохранению оставшегося имущества для доставки по принадлежности.

78. Если после выхода корабля Рабоче-Крестьянского Красного Флота в море останется на рейде или на берегу принадлежащее ему имущество, консул принимает меры к охране этого имущества. В случае отсутствия или невыполнимости указаний командира корабля о том, как поступить с оставшимся имуществом, консул немедленно сообщает об этом, для получения надлежащих указаний, через НКИД в штаб Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

Примечание: Продажа оставленного имущества, на основании полученных консулом указаний, вследствие ветхости имущества или чрезмерной дороговизны хранения, может быть произведена не иначе, как с составлением официального акта и, по возможности, в аукционном порядке. Составленный акт с документами по делу и вырученными деньгами представляется через НКИД в штаб Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

79. О каждом случае прихода или ухода кораблей Рабоче-Крестьянского Красного Флота и о сопровождающих их стоянку обстоятельствах консул немедленно сообщает в НКИД и полномочному представителю СССР.

80. В случае самовольного оставления корабля Рабоче-Крестьянского Красного Флота лицом из состава его экипажа, консул, по требованию командира, принимает все зависящие от него меры к возвращению дезертира и, после выдачи дезертира местными властями, к передаче его на корабль; при уходе корабля до возврата дезертира, консул принимает меры к отправке последнего в пределы СССР.

81. Если консулу будет известно о наличии обстоятельств, грозящих осложнением международных отношений, он обязан осведомить об этом начальника отряда или командира корабля Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

82. Консул имеет право находиться на борту корабля Рабоче-Крестьянского Красного Флота и в тех случаях, когда последний совершает переход. Для официальных поездок по рейду консулу предоставляется обращаться к командиру корабля Рабоче-Крестьянского Красного Флота с просьбой о предоставлении в его распоряжение военной шлюпки.

83. Консул имеет право обращаться к начальнику отряда или командиру корабля Рабоче-Крестьянского Красного Флота с просьбой о необходимом содействии, в частности, о принятии на корабль пассажиров, почты или груза. При этом, в случае невозможности выполнения соответствующей просьбы, консул в необходимых случаях должен озаботиться получением от начальника отряда или командира военного корабля письменного сообщения о причинах отказа.

Примечание: В особых случаях, когда просьба консула вызывается чрезвычайными обстоятельствами и делается в письменной форме, отказ может быть основан только на технических (военно-морских) соображениях. Просьбы этой категории не могут исходить от консула, если в порту его пребывания находится полномочный представитель СССР.

84. Консул обязан содействовать начальнику отряда или командиру корабля в отправлении корабельной служебной почты.

85. Все действия консулов в отношении кораблей Рабоче-Крестьянского Красного Флота совершаются бесплатно.

РАЗДЕЛ III

ЗАХОД И ПРЕБЫВАНИЕ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ И ТОРГОВЫХ СУДОВ ВОЮЮЩЕГО ГОСУДАРСТВА В НЕЙТРАЛЬНЫХ ВОДАХ И ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ НЕЙТРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВА

ВОЕННЫЕ КОРАБЛИ

Еще в 1862 г. в Англии были изданы правила, ограничивающие сроком 24 часа пребывание военных кораблей воюющих в английских портах, когда Англия сохраняет нейтралитет. Ограничивалось также снабжение кораблей топливом и отчасти продовольствием.

В 1871 г. в ст. 6 англо-американского договора были изложены так называемые «вашингтонские правила», которыми нейтральное государство обязывалось не допускать в своих портах снаряжение и вооружение военных кораблей для воюющих, не дозволять воюющим пользоваться его портами и водами, как базою для ведения морских операций, в которой нейтральные военные корабли могли бы пополнить или увеличить свою военную силу, и предупреждать нарушение этих правил в своих водах.

В связи с испано-американской войной в 1898 г. почти аналогичные положения были декларированы Францией.

После русско-японской войны на международной конференции в Гааге в 1907 г. правила пользования кораблями воюющих нейтральными водами были установлены в международном масштабе и оформлены в 13 Гаагской конвенции. [1])

Сущность этих правил заключается в следующем:

Нейтральное государство не должно ни прямо, ни косвенно оказывать поддержку воюющему (ст. ст. 6—11).

Нейтральное государство обязано поэтому препятствовать снаряжению или вооружению в пределах его верховенства какого-либо корабля, могущего быть предназначенным для участия в военных действиях: не должен быть также допускаем выход из пределов его верховенства каких-либо кораблей с целью участия в военных действиях, снаряженных на его территории (ст. 8).

[1]) Полный текст этих правил см. в книге II настоящего справочника.

Воюющий не имеет права обращать нейтральные порты и воды в базы для морских операций против неприятеля, в частности устраивать там станции радиотелеграфа или иные приспособления, служащие средствами связи со своими вооруженными силами (ст. 5).

Пребывание военных кораблей воюющих в нейтральных портах, рейдах и в территориальных водах разрешается с существенными ограничениями (ст. ст. 12—20). Постановления, издаваемые по этому поводу властями нейтрального государства, должны быть применяемы равномерно к кораблям обеих воюющих сторон (ст. 9).

Если в законодательство нейтрального государства нет иных постановлений, то пребывание военных кораблей воюющего в водах, находящихся под его юрисдикцией, не должно превышать 24 часов (ст. 12) за исключением случая аварии или ввиду состояния моря, когда будет действовать принцип «вынужденного убежища» (ст. 14). В одном и том же порту одного и того же нейтрального государства во всех случаях может находиться одновременно не более трех кораблей воюющего, носящих один и тот же флаг (ст. 15).

Пребывание в нейтральных водах не может быть использовано военным кораблем воюющего для увеличения его боевой мощи. Запрещается поэтому возобновление или увеличение боевых запасов или вооружения, а равно и пополнение экипажа (ст. 18).

Исправление повреждений допускается в той мере, в какой это необходимо для безопасности плавания, с участием местных ремонтных средств (ст. 17).

Топливо может быть принято лишь в количестве, необходимом для достижения кораблем своего ближайшего порта, и во всех случаях не больше нормального полного запаса мирного времени (ст.19). Один и тот же корабль может при этом пополнять запасы топлива в портах одного и того же нейтрального государства не чаще, чем один раз в три месяца (ст. 20).

Продовольствие может быть взято в размерах пополнения нормального запаса мирного времени (ст. 19).

При невыполнении кораблем требования властей нейтрального государства покинуть его воды в назначенный срок, последнее имеет право принять меры, делающие корабль неспособным к выходу в море для дальнейших боевых действий (ст. 24). Такое интернирование корабля предусматривает его разоружение и лишение возможности движения. В порту интернируется также и личный состав, [1] причем командному составу, с согласия его правительства, предоста-

[1]) Интернированию подлежит также экипаж погибшего или потерпевшего аварию корабля, если люди были доставлены в нейтральный порт. Такой случай имел место с экипажем английской подводной лодки «Е-17», спасенным голландским крейсером «Норд Брабант». Английское правительство протестовало против задержания голландцами спасенных моряков, ссылаясь на пример команд русских кораблей «Варяг» и «Кореец», спасенных иностранными кораблями после боя у Чемульпо в 1904 г. и отпущенных на родину. Кроме того, в английском протесте говорилось, что 13 Гаагская конвенция 1907 г. ратифицирована не всеми государствами и поэтому не может считаться обязательной. Голландия утверждала, что она точно выполняет положение 13 Гаагской конвенции; что же касается случая с командами «Варяга» и «Корейца», то возвращение их на родину обусловливалось обещанием не принимать дальнейшего участия в военных действиях.

вляется право свободы передвижения в пределах нейтральной территории, при условии дачи индивидуальной подписки не покидать этой территории без разрешения властей нейтрального государства (ст. 24).

В случае нахождения в одном и том же нейтральном порту военных кораблей обеих воюющих сторон, между выходом в море корабля одной стороны и выходом корабля другой должен быть интервал не менее 24 часов. Очередь выхода в общем случае определяется очередью прихода.

Военный корабль не может покинуть нейтральный порт ранее истечения 24 часов после выхода из него торгового судна, принадлежащего его противнику (ст. 16).

Призы могут быть приводимы в нейтральный порт только в случае опасности в море (ст.ст. 21—23). В прочих случаях или если приз не был уведен по миновании причины его привода в порт, нейтральное государство освобождает приз от власти взятеля, прибегая, если требуется, к силе. [1])

Нейтральное государство ответственно перед одной из воюющих сторон за соблюдение в его водах вышеуказанных положений военными кораблями другой воюющей стороны. Оно обязано поэтому предложить прибывшему в его воды военному кораблю покинуть их в 24 часа после прихода или после срока, предусмотренного национальным законодательством данного государства или по исчезновении законной причины к продлению срока пребывания (авария, состояние моря, нахождение в порту кораблей противника). Оно обязано требовать от прибывшего корабля соблюдения всех положений, относящихся к пополнению запасов, производству ремонта и недопущению выполнения в нейтральных водах каких бы то ни было военных действий (ст.ст. 1, 2, 13 и 14). Нейтральное государство обязано осуществить свое право интернирования военного корабля, не подчиняющегося его законным требованиям (ст. 24). Ответственность за безопасность интернированного корабля от насилия со стороны противника лежит на властях нейтрального государства.

Невыполнение нейтральным государством своих обязанностей и неосуществление своих прав в отношении прибывшего военного корабля воюющего будет несоблюдением нейтралитета. Другой воюющей стороне тем самым может быть дан повод к игнорированию нейтралитета этого государства в тех же самых или иных условиях.

---

[1]) Из примеров мировой войны можно привести следующие: германский вспомогательный крейсер захватил в море в феврале 1916 г. английский пароход «Анням» и под управлением призовой команды направил его в Ньюпорт Ньюс. Так как такого рода заход приза в нейтральный порт не был вызван крайней необходимостью, то он не мог быть признан законным. После продолжительной дипломатической переписки между Германией и США и судебного разбирательства дела, судно было изъято из власти взятеля и возвращено его первоначальному собственнику.

Германский вспомогательный крейсер «Принц Эйтель Фридрих» привел в Чилийский порт захваченное французское торговое судно «Жан» и в продолжение восьми суток перегружал с него уголь, несмотря на протесты Чилийского правительства.

Военный корабль воюющего, не выполняя законные требования нейтрального государства в его водах, нарушает нейтралитет последнего, побуждая тем самым противную сторону к таковым же нарушениям, если со стороны нейтрального государства не были приняты насильственные меры против нарушителя.

Нейтралитет государства не считается затронутым простым проходом через его территориальные воды военных кораблей воюющего и его призов (ст. 10).

Нейтральное государство может также, не выходя за рамки нейтралитета, представлять военным кораблям воюющих пользоваться его государственными лоцманами (ст. 11). Обязательным условием и в этом случае остается одинаковое отношение к обеим воюющим сторонам.

Практика войн XX столетия дает много примеров, когда нейтральные государства полностью осуществили свои права и обязанности в отношении военных кораблей воюющих в своих водах.

Имели, однако, место и случаи несоблюдения нейтралитета береговыми властями и нарушения его военными кораблями воюющих.

Наиболее характерны следующие случаи:

1) 30 июля (12 августа) 1904 г. русский миноносец «Решительный», прорвав блокаду Порт-Артура, разоружился в Чифу. В дальнейшем миноносец был захвачен японскими миноносцами, нарушившими нейтралитет Китая. Китайские власти не защитили разоруженный русский миноносец, не оказав противодействия захватчикам.

2) 3 (19) ноября 1904 г. русский миноносец «Расторопный», также прорвав блокаду Порт-Артура, прибыл в Чифу и, во избежание повторения инцидента с «Решительным», был взорван на рейде своей командой.

3) 26 января (8 февраля) 1904 г. японский адмирал Уриу потребовал выхода из Корейского порта Чемульпо русского крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец», угрожая в противном случае атаковать их в корейских водах. Находившиеся в том же порту в качестве стационаров английский (старший на рейде), французский и итальянский крейсера не приняли достаточно энергичных мер для защиты корейского нейтралитета.

4) После боя 28 июля (10 августа) 1904 г. под Порт-Артуром русские корабли—броненосец «Цесаревич», крейсера «Аскольд» и «Диана» и несколько миноносцев—разоружились в портах Циндао, Шанхай и Сайгон и оставались в них до конца войны, когда вернулись в свою базу.

5) Аналогично после Цусимского боя 14-15 (27-28) мая 1905 г. было поступлено с русскими крейсерами «Олег», «Аврора» и «Жемчуг», прибывшими в Маниллу.

6) Русская 2-я Тихоокеанская эскадра, шедшая в 1904-1905 гг. на театр военных действий, стояла во французских колониальных портах продолжительнее обычно принятых сроков. Протесты со стороны Японии были скорее формального характера до тех пор, пока эскадра находилась далеко от театра военных действий, а японский флот заканчивал ремонт и боевую подготовку.

7) 9 марта 1915 г. германский крейсер «Дрезден» после боя у Фальклендских островов прибыл в воды Чили, в залив Хуан-Фернандец. Не считаясь с требованием чилийских властей покинуть их воды в 24-часовой срок, командир германского крейсера заявил, что останется в порту для производства ремонта 8 суток. В дальнейшем «Дрезден» был потоплен двумя английскими крейсерами (старший «Сидней») в чилийских территориальных водах. В извинении, представленном британским правительством правительству Чили, указывалось, что нарушение нейтралитета Чили английскими крейсерами было вызвано самими чилийскими властями, допустившими ранее такое нарушение крейсером «Дрезден».

8) 18 августа 1915 г. английская подводная лодка «Е-13» на пути в Балтийское море села на мель Сальтхольм в датских территориальных водах. В тот же день эта лодка была уничтожена германскими миноносцами, нарушившими нейтралитет Дании. Датские миноносцы сначала охраняли лодку, но затем отошли, предоставив немцам свободу действий.

9) Германская канонерская лодка «Гейер» 15 октября 1914 г. прибыла в Гонолулу. Командир лодки просил произвести ремонт корабля. Местными властями было установлено, что для ремонта требуется три недели. Лодке было предоставлено право пробыть в порту этот срок, по истечении которого она должна была выйти в море или интернироваться. При «Гейере» состоял угольный пароход «Доксун», который также оставался в Гонолулу. Со стороны Англии последовал протест против продолжительной стоянки двух германских судов в водах США и, в конце концов, 8 ноября 1914 г. оба судна были интернированы. Германия протестовала против интернирования «Доксуна», как носившего торговый флаг, но власти США признали пароход вспомогательным судном флота по признаку его предназначения.

10) Германский вспомогательный крейсер «Принц Эйтель Фридрих» пришел 10 марта 1915 г. для ремонта в Ньюпорт Ньюс; срок ремонта был определен американскими властями в 14 суток, по истечении которых крейсеру было предоставлено еще 24 часа для ухода в море. Крейсер по окончании всех сроков продолжал оставаться в порту и был разоружен.

11) Германские торговые суда компании «Космос» систематически брали топливо в чилийских портах и снабжали им в море германские крейсера. 26 ноября 1914 г. чилийское правительство под давлением стран Антанты объявило, что впредь суда компании «Космос» будут им рассматриваться как вспомогательные суда германского военного флота и будут интернироваться в случае пребывания в чилийских портах более 24 часов.

Конфликты, возникавшие на этой почве между воюющими и нейтральными, по бóльшей части развивались на базе отстаивания прав или обязательств, указанных в 13 Гаагской конвенции, а до ее заключения —на основе обычаев, возникавших из более ранних положений. С другой стороны, всякого рода правонарушения нарушители пытались оправдать своеобразным толкованием начал той же 13 Гаагской конвенции.

Наконец, ликвидация конфликтов протекала опять-таки на основе признания, хотя в иных случаях и совершенно формального, положений той же конвенции.

Наряду с этим война 1914—1918 гг. выдвинула несколько новых положений относительно права пользования кораблями воюющих нейтральными водами и воздушным пространством нейтрального государства, в связи с появлением новых средств войны—подводных лодок и авиации.

Практика войны 1914—1918 гг. в отношении подводных лодок

Применение положений 13 Гаагской конвенции 1907 г. к подводным лодкам в полном объеме доставляло бы последним возможность практически базироваться на нейтральные воды.

Лодка, вследствие своей способности находиться в море в подводном положении, избегает всякого контроля и наблюдения со стороны властей нейтрального государства. Не представляется возможным проследить, пользуется ли лодка нейтральными водами лишь для законного прохода через них или для ведения боевых операций. Трудно также установить принадлежность лодки флагу воюющих или нейтральных. Всякая лодка, располагающая в удалении от

своей базы пунктом для пополнения запасов, зарядки аккумуляторов и для отдыха, куда она может заходить многократно без установления, что заходит одна и та же лодка, настолько увеличивает свои военные возможности, что такой пункт может быть рассматриваем, как постоянная операционная база.

На основании такого рода соображений, комиссия представителей стран Антанты на конференции 24 июля 1915 г. постановила предъявить требование нейтральным государствам о неприменении к подводным лодкам начал 13 Гаагской конвенции 1907 г. Всякая подводная лодка воюющего, вошедшая в нейтральный порт или нейтральные воды, должна подлежать интернированию.

Требование это было принято Швецией, Данией, Голландией, а позднее еще и Норвегией, Испанией и США.

Таким образом, большинством государств было признано, что подводные лодки воюющих не имеют права захода в нейтральные воды, не подвергаясь немедленному интернированию.

Некоторые нейтральные государства не только запрещали пребывание в своих водах лодок воюющих, но и поддерживали это запрещение угрозой применения оружия. [1])

ТОРГОВЫЕ СУДА

Торговые суда воюющих формально не лишены права посещения нейтральных портов и производства в них грузовых операций. Находясь в нейтральных водах, они не должны подвергаться нападению со стороны вооруженных сил воюющих (ст. 2 13 Гаагской конвенции 1907 г.). При нахождении в одном и том же нейтральном порту

[1]) Шведское правительство, поддерживавшее благожелательный нейтралитет в пользу Германии и стремясь затруднить деятельность русских и английских лодок в Балтийском море против шведско-германской морской торговли, дополнило 29 ноября 1915 г. свою первоначальную декларацию о нейтралитете следующим: «Подводным лодкам воюющих держав запрещается плавание и пребывание в шведских территориальных водах в расстоянии меньшем, чем три мили от берега». 19 июня 1916 г. эта декларация была дополнена еще словами: «Под угрозой быть атакованными без предупреждения».

Дания, под давлением Германии, минировала свои территориальные воды в Большом и Малом Бельтах.

Норвежское правительство после продолжительных переговоров со странами Антанты 13 октября 1916 г. издало декрет о запрещении прохода подводных лодок воюющих через норвежские воды. В 1918 г., под прямым давлением стран Антанты, Норвегия минировала свои территориальные воды, чтобы лишить германские подводные лодки возможности обхода Большого северного заграждения через норвежские воды.

Голландская декларация о нейтралитете запрещала заход всяких военных кораблей в голландские воды.

В испанском декрете от 30 июня 1917 г. указывалось, что всякая лодка, зашедшая в зону, находящуюся под испанской юрисдикцией, независимо от цели захода, будет интернирована до конца войны.

США, поддерживая до 1918 г. крупные экономические связи с Германией, высказывалась в пользу рассмотрения принципиальных вопросов международного права по окончании войны. Со вступлением в войну США присоединилась к принципу запрещения подводным лодкам воюющих пользоваться нейтральными водами и портами.

военного корабля одной воюющей стороны и торгового судна другой стороны военный корабль не может покинуть этот порт ранее истечения 24 часов после выхода торгового судна противника (ст. 16).

В практике войны 1914—1918 гг. системой политических, экономических и военных мероприятий воюющие, в общем плане борьбы «на измор», затрудняли морскую торговлю своих противников с нейтральными государствами. В частности с объявлением военных зон — минной со стороны Англии и подводной со стороны Германии — коренным образом менялась вся практика торгового судоходства между воюющими и нейтральными государствами.[1]

Многочисленные случаи потоплений торговых судов военными кораблями и, главным образом, подводными лодками в нейтральных водах вызывали всякий раз протесты со стороны правительства тех государств, верховенство над водами которых было этими актами нарушено.

Государства-нарушители не отказывались в этих случаях от ответственности за незакономерные действия своих военных кораблей, перекладывая эту ответственность на командиров последних, в иных случаях заявляли о наложении на них дисциплинарных взысканий.

Положение торговых судов, оказавшихся в портах воюющих с началом военных действий

Шестая Гаагская конвенция 1907 г. о положении неприятельских торговых судов при начале военных действий говорит[2] о «желательности» предоставления торговым судам, застигнутым началом войны в неприятельских портах, свободного выхода в море (ст. 1).[3] При невозможности выхода в море по тем или иным причинам оно подлежит задержанию и может быть подвергнуто реквизиции властями враждебного государства (ст. 2). То же правило должно применяться к судам, застигнутым в море началом военных действий и

[1] Подробнее по этому вопросу см. в разделе V.

[2] СССР не присоединился к этой конвенции.

[3] Предоставление права выхода торговых судов из портов воюющего государства имеет своим началом Крымскую войну 1854 1855 гг., когда Англия и Франция предоставили русским судам 6 недель срока на выход из их портов. Во время испано-американской войны 1898 г. США предоставили испанским судам льготный срок в 30 суток, с правом нагрузки и разгрузки товаров. Россия предоставила японским судам в 1904 г. 48 часов на выход в море, Япония русским судам — 7 суток. Практика войны 1914 — 1918 гг. сводилась преимущественно к отказу в разрешении выхода торговых судов из неприятельских портов. По данным Британской Морской Лиги от 3 июля 1915 г. в британских портах к началу войны оказалось 119 германских судов, 20 австрийских и 11 турецких; кроме того, 119 германских, 7 австрийских и 5 турецких судов были захвачены англичанами при входе в порты и в открытом море; в портах Египта были задержаны 18 германских и 3 австрийских судна. Всего Англия при начале войны захватила 302 судна. Первоначально Англия предоставила право выхода из своих портов неприятельским торговым судам в 10-дневный срок, но под условием взаимности со стороны Германии. Невыполнение последней этого условия повлекло за собой задержание указанных выше судов. Франция дала 7 суток на выход торговых судов из своих портов, но с тем, чтобы эта льгота не распространялась на судна, пришедшие из других портов, где они могли быть осведомлены о наличии военных действий.

к тем, которые могли быть не осведомлены о последнем (ст. 3). Такой же участи подвергался груз, находящийся на этих судах (ст. 4)

Судно признается при этом неприятельским, если оно плавает под неприятельским флагом или принадлежит собственнику неприятельской национальности; неприятельская принадлежность груза определяется по его собственнику. Практика войны 1914 — 1918 гг. дала многочисленные примеры задержания и реквизиции торговых судов, находящихся в неприятельских портах.

Вопрос о возвращении этих судов государству-собственнику или возвращения их стоимости после окончания войны практически обусловливался содержанием мирных договоров. [1])

Реквизиция во время войны 1914—1918 гг. широко применялась также и к торговым судам нейтральных государств, если эти суда в соответствии с военными обстоятельствами были лишены возможности покинуть порты воюющего государства. [2])

Нейтральные государства со своей стороны практиковали реквизицию тоннажа воюющих, оставшегося в их портах после начала военных действий. [3])

Всякого рода реквизиции нейтральных судов воюющим государством или реквизиции нейтральным государством тоннажа воюющего обусловливаются материальным возмещением стоимости в случае гибели судна или его повреждения.

В случае крайней военной необходимости власти воюющего государства могут прибегнуть к уничтожению нейтральных судов опять-таки с обязательством возмещения их стоимости. [4])

В 1925 г. Англия денонсировала 6 Гаагскую конвенцию 1907 г.

ВОЕННЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

В отношении военных воздушных судов, впервые появившихся на полях сражения во время империалистической войны 1914 — 1918 гг., ранее не существовало каких-либо международных положений, устанавливавших режим пользования ими воздушным про-

[1]) Советский Союз возвратил Германии ее торговые суда, застигнутые началом войны в русских портах и реквизированные царским правительством.

[2]) В частности, США в 1918 г. реквизировали голландские суда, задержанные в американских портах по признаку их груза, предназначенного для Германии.

[3]) Оставаясь нейтральными, Бразилия и Португалия реквизировали находившиеся в их портах германские суда. В частности, Португалия реквизировала 72 судна. Германия потребовала от Португалии возвращения судов через 48 часов. Отказ Португалии исполнить это требование послужил поводом для объявления ей войны Германией. Германия обосновывала свое требование обязанностью Португалии предварительно до реквизиции судов договориться с их собственниками. Португалия оправдывала свои действия крайней необходимостью, в условиях которой может иметь место реквизиция частной собственности.

США, до вступления в войну, реквизировали находящиеся в американских портах германские суда и использовали их как торговый тоннаж. Со стороны оставшихся на судах к моменту реквизиции германских экипажей были случаи умышленного повреждения реквизируемых судов.

[4]) Во время Франко-прусской войны 1870-1871 гг., несколько английских торговых судов были затоплены немцами в Сене у Дюклера с целью помешать проходу по реке французских канонерских лодок. Аналогично в этой же войне немцы захватили в Эльзасе для военных нужд 600—700 швейцарских вагонов.

странством нейтральных государств. В практике войны на них распространяли положения 5 Гаагской конвенции 1907 г. «О правах и обязанностях держав и лиц, в случае сухопутной войны». По этой конвенции территория нейтральных держав неприкосновенна. На территории нейтральных воюющие не могут предпринимать военных действий, а власти нейтрального государства не должны их допускать (ст.ст. 1—10). Лица, принадлежащие к воюющим армиям и попавшие на нейтральную территорию, должны быть на время войны интернированы.

Вступающие на нейтральную территорию части войск воюющего будучи интернированы, должны быть водворены и содержимы по возможности дальше от театра военных действий (ст.ст. 11—15).

Так как суверенитет государства распространяется на воздушное пространство, расположенное над его территорией, над внутренними и территориальными водами, то всякое вторжение военных воздушных судов воюющего в это пространство, по аналогии с проникновением наземных войск на нейтральную территорию, признавалось незакономерным.

Отдельные самолеты и их экипажи, оказавшиеся на нейтральной территории, интернировались. К военным воздушным судам, принадлежащим морским силам, не применялись положения 13 Гаагской конвенции. Исключение составлял лишь случай вынужденной посадки гидросамолета в нейтральных водах. Такой самолет приравнивался к военному кораблю, с той однако разницей, что самолет с его экипажем подлежал немедленному интернированию после посадки в нейтральных водах без предоставления ему льготного срока пребывания в них. Такое отношение нейтральных государств к военным воздушным судам воюющих обусловливалось тем, что в противном случае последние пользовались бы нейтральными водами для пополнения запасов и отдыха, превращая тем самым нейтральные воды в район своего базирования. [1])

---

[1]) В практике войны 1914—1918 гг. имели место не только протесты со стороны нейтральных, но и многочисленные случаи обстрела зенитной артиллерией нейтрального государства военных воздушных судов воюющих, проникших в воздушное пространство, находящееся под верховенством последнего.

Так, 21 ноября 1914 г. английские и французские летчики, выполняя операцию против Фридрихсгафена, пролетели по кратчайшему до него расстоянию над территорией Швейцарии. После соответствующего протеста со стороны швейцарского правительства, Англия и Франция дали объяснения, что летчики пролетели над швейцарской территорией по ошибке вследствие незнания местности. Швейцарское правительство сделало предупреждение, что впредь оно будет охранять свои права на воздушное пространство силою оружия.

В своих нотах правительствам стран Антанты от 10 июля 1915 г. и от 18 марта 1916 г. голландское правительство подчеркивало право нейтрального государства обеспечить силою оружия неприкосновенность воздушного пространства, находящегося под его верховенством.

За всю войну голландцы обстреляли 21 германский дирижабль, 11 самолетов, а однажды английскую эскадрилью — в 7 единиц.

В конце 1914 г. голландские власти интернировали германский гидросамолет, севший в голландских водах.

13 февраля 1915 г. германский гидросамолет во время снежной мятели сел в голландских территориальных водах. Для оказания ему помощи подошел голландский катер. Летчики отказались от помощи и добрались до Гельголанда.

Самолеты воюющего, находящиеся на его авианосце, на авиатранспорте или на ином военном корабле, прибывшем в нейтральные воды, должны разделять участь корабля, на который они погружены, и в этом случае на них распространяются положения 13 Гаагской конвенции 1907 г. Но во всех случаях никакие взлеты самолетов с кораблей воюющих в нейтральных водах не могут быть допустимы. Если же самолеты, принадлежащие авианосцу или иному военному кораблю, проникли в воздушное пространство нейтрального государства без того, чтобы везущий их корабль вошел в нейтральные воды, они по смыслу практики войны 1914—1918 гг. подлежат немедленному интернированию.

В отличие от морских военных кораблей, проход которых через нейтральные территориальные воды допускается, военные воздушные суда воюющего лишены права свободного пролета через воздушное пространство, расположенное над территориальными водами нейтрального государства без нарушения нейтралитета последнего со всеми вытекающими из такого нарушения последствиями.

Госпитальные самолеты теоретически пользуются правом пролета через воздушное пространство, находящееся под верховенством нейтрального государства.

ГРАЖДАНСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Невозможность полной диференциации во время войны гражданских и военных воздушных судов по их функциям затрудняет возможность различного отношения властей нейтрального государства к обеим категориям этих судов. В отличие от морских торговых судов гражданские воздушные суда воюющего могут не допускаться к заходу в воздушное пространство нейтрального государства и к пребыванию на его сухопутных и морских аэродромах, без предварительного на то разрешения.

---

16 февраля 1915 г. английский самолет был интернирован при посадке в голландских водах.

Всего за войну голландцы интернировали 72 самолета.

Обстрел самолетов воюющих и их интернирование практиковали также Швеция, Дания, Румыния и Болгария. Последние два государства—в период сохранения ими нейтралитета.

КОНВЕНЦИЯ О ПРАВАХ И ОБЯЗАННОСТЯХ НЕЙТРАЛЬНЫХ ДЕРЖАВ В СЛУЧАЕ МОРСКОЙ ВОЙНЫ

(13 Гаагская конвенция 1907 г.)

Участники: Аргентина, Австро-Венгрия, Бельгия, Боливия, Бразилия, Болгария, Германия, Чили, США, Китай, Колумбия, Куба, Дания, Доминиканская республика, Экуадор, Испания, Франция, Великобритания, Греция, Гватемала, Гаити, Италия, Япония, Люксембург, Мексика, Черногория, Никарагуа, Норвегия, Панама, Парагвай, Нидерланды, Перу, Персия, Португалия, Румыния, Россия, Сальвадор, Сербия, Сиам, Швеция, Швейцария, Турция, Уругвай, Венецуэла. [1])

Статья 1

Воюющие обязаны уважать верховные права нейтральных держав и воздерживаться на нейтральной территории или в нейтральных водах от всяких действий, которые составили бы со стороны держав, которые их допускают, несоблюдение их нейтралитета.

Статья 2

Всякие враждебные действия, включая захват и осуществление права осмотра, совершенные военными судами воюющих в территориальных водах нейтральной державы, составляют нарушение нейтралитета и строго воспрещаются.

Статья 3

Когда судно было захвачено в территориальных водах нейтральной державы, эта держава должна, если приз находится еще в пределах ее юрисдикции, употребить средства, находящиеся в ее распоряжении, чтобы приз был отпущен вместе с офицерами и его экипажем и чтобы экипаж, посаженный на судно взятелем, был подвергнут водворению.

Если приз находится вне пределов юрисдикции нейтральной державы, правительство взятеля обязано, по просьбе последней, отпустить приз вместе с его офицерами и экипажем.

Статья 4

Никакой призовой суд не может быть образован воюющим на нейтральной территории или на судне в нейтральных водах.

Статья 5

Воспрещается воюющим создавать из нейтральных портов и вод базу морских операций против своих неприятелей, в частности, устраивать там станции радио-

---

[1]) Из числа этих стран конвенция не была ратифицирована следующими государствами: Аргентиной, Боливией, Болгарией, Чили, Колумбией, Кубой, Доминиканской республикой, Экуадором, Великобританией, Грецией, Италией, Черногорией, Парагваем, Перу, Персией, Сербией, Испанией, Турцией, Уругваем и Венецуэлой.

Следующие государства ратифицировали конвенцию с исключением некоторых статей: Китай (кроме ст. ст. 14, ч. 2, ст. 19 и ч. 3 ст. 27), Германия (кроме ст. ст. 11, 12, 13 и 20), Япония (кроме ст. ст. 19 и 23), Сиам (кроме ст. ст. 12, 19, 23), США (кроме ст. 23), СССР не присоединился к этой конвенции.

телеграфа или всякие приспособления, предназначенные служить средствами сообщения с воюющими силами на суше или на море.

Статья 6

Передача по какому бы то ни было основанию, прямо или косвенно, нейтральною державою державе воюющей военных судов, боевых припасов или всякого военного материала воспрещается.

Статья 7

Нейтральная держава не обязана препятствовать вывозу или транзиту, за счет того или другого из воюющих, оружия, боевых припасов и вообще всего, что может быть полезно армии или флоту.

Статья 8

Нейтральное правительство обязано прибегать к тем средствам, которые находятся в его распоряжении, чтобы препятствовать в пределах своей юрисдикции снаряжению и вооружению всякого судна, которое оно имеет разумные основания считать предназначенным для крейсерства или для содействия военным операциям против державы, с которой оно находится в мире. Оно, равным образом, обязано таким же порядком следить за тем, чтобы препятствовать выходу из пределов его юрисдикции всякого судна, которое предназначено для крейсерства или для содействия военным операциям и которое было в целом или в части приспособлено в указанных пределах для военных надобностей.

Статья 9

Нейтральная держава должна применять одинаково к обоим воюющим условия ограничения или воспрещения, установленные ею относительно допущения в ее порты, рейды или территориальные воды военных судов воюющих или их призов.

Однако, нейтральная держава может воспретить заход в свои порты и свои рейды воюющему судну, которое пренебрегало бы исполнением приказаний и распоряжений, изданных ею, или которое нарушило бы нейтралитет.

Статья 10

Нейтралитет державы не считается затронутым простым проходом через ее территориальные воды военных судов и призов воюющих.

Статья 11

Нейтральная держава может предоставить военным судам воюющих пользоваться ее коронными лоцманами.

Статья 12

При отсутствии иных особых постановлений в законодательстве нейтральной державы, воспрещается военным судам воюющих оставаться в портах и на рейдах или в территориальных водах этой державы долее 24 часов, за исключением отдельных случаев, предусмотренных настоящей конвенцией.

Статья 13

Если держава, получившая известие об открытии военных действий, узнает, что военное судно воюющего находится в одном из его портов и рейдов или в его территориальных водах, она обязана оповестить это судно, что оно должно уйти в течение 24 часов или в течение срока, предписанного местным законом.

Статья 14

Военное судно воюющего может продолжать свое пребывание в нейтральном порту долее законного срока лишь по причине аварий или ввиду состояния моря. Оно должно уйти, как только причина замедления исчезнет.

Правила об ограничении срока пребывания в нейтральных портах, рейдах и водах не применяются к судам, исключительно предназначенным для целей религиозных, научных или филантропических.

Статья 15

При отсутствии иных особых правил в законодательстве нейтральной державы наибольшее число военных судов воюющего, могущих находиться одновременно в одном из его портов или рейдов, будет равняться трем.

Статья 16

Когда военные суда обеих воюющих сторон находятся одновременно в нейтральном порту или рейде, должно протечь, по крайней мере, 24 часа между выходом судна одного воюющего и выходом судна другого.

Очередь выхода определяется очередью прихода, за исключением случая, когда судно, пришедшее первым, находится в положении, при котором допускается продление законного срока пребывания.

Военное судно воюющего не может покинуть нейтральный порт или рейд ранее истечения 24 часов после выхода торгового судна, носящего флаг его противника.

Статья 17

В нейтральных портах и рейдах военные суда воюющих могут исправлять свои аварии лишь в той мере, в какой это необходимо для безопасности их плавания, и не могут увеличивать каким бы то ни было образом свою военную силу. Нейтральная власть удостоверяется в свойствах необходимых исправлений, которые должны быть выполнены в возможной скорости.

Статья 18

Военные суда воюющих не могут пользоваться нейтральными портами, рейдами и территориальными водами для возобновления или увеличения своих военных запасов или своего вооружения, а равно для пополнения своих экипажей.

Статья 19

Военные суда воюющих могут снабжаться в нейтральных портах и рейдах только для пополнения своего нормального запаса мирного времени.

Эти суда могут, равным образом, брать топливо только для достижения ближайшего порта их собственной страны. Они могут, однако, брать топливо, необходимое для заполнения своих угольных ям в собственном смысле, когда они находятся в нейтральных странах, которые приняли этот способ определения подлежащего доставлению угля.

Если, согласно закона нейтральной державы, суда получают уголь лишь через 24 часа после своего прихода, законный срок их пребывания продолжается на 24 часа.

Статья 20

Военные суда воюющих, которые взяли топливо в порту нейтральной державы, могут возобновлять свои запасы в порту той же державы лишь по истечении трех месяцев.

Статья 21

Приз может быть приведен в нейтральный порт лишь по причине неспособности к плаванию, дурного состояния моря, недостатка топлива или припасов.

Он должен уйти как только причина, которая оправдывала вход, перестала существовать. Если он этого не сделает, то нейтральная держава обязана дать ему приказание немедленно удалиться; в случае, если бы он тому не подчинился, нейтральная держава должна прибегнуть к находящимся в ее распоряжении средствам для того, чтобы освободить приз с его офицерами и экипажем, и подвергнуть водворению экипаж, посаженный на судно взятелем.

Статья 22

Нейтральная держава обязана, равным образом, освободить приз, который был бы приведен вне условий, предусмотренных статьей 21.

Статья 23

Нейтральная держава может дозволить доступ в свои порты и рейды призам как под конвоем, так и без него, когда они приведены туда для того, чтобы

оставаться под секвестром в ожидании решения призового суда. Она может распоряжаться отводом приза в другой из своих портов.

Если приз конвоируется военным судном, офицеры и нижние чины, посаженные на приз взятелем, имеют право перейти на конвоирующее судно.

Если приз идет один, то личный состав, посаженный на него взятелем, остается на свободе.

Статья 24

Если; несмотря на оповещение со стороны нейтральной державы, военное судно воюющего не уходит от порта, в котором оно не имеет права оставаться, нейтральная держава имеет право принять меры, кои она будет считать необходимыми для того, чтобы сделать судно неспособным выйти в море в продолжение войны, и командир судна должен облегчить осуществление этих мер.

Когда воюющее судно задерживается нейтральной державой, то, равным образом, задерживаются офицеры и экипаж.

Офицеры и экипаж, задержанные таким образом, могут быть оставлены на судне или помещены на ином судне или на берегу, и они могут подвергнуться действию ограничительных мер, которые окажется необходимым к ним применить. Однако, на судне должны быть всегда оставлены люди, необходимые для его содержания.

Офицеры могут быть оставлены на свободе под условием принятия под честным словом обязательства не покидать без разрешения нейтральной территории.

Статья 25

Нейтральная держава обязана, по мере средств, коими она располагает, заботиться о предупреждении нарушений в ее портах или рейдах и в ее водах предшествующих постановлений.

Статья 26

Осуществление нейтральною державою прав, определенных настоящей конвенцией, никогда не может быть сочтенным за действие, недружелюбное тем или другим из воюющих, принявшим относящиеся к сему статьи.

Статья 27

Договаривающиеся державы сообщают друг другу своевременно все законы, распоряжения и другие постановления, определяющие у них положение военных судов воюющих в их портах и водах посредством сообщения, направляемого Нидерландскому правительству и передаваемого им немедленно другим договаривающимся державам.

Статья 28

Постановления настоящей конвенции принимаются только между договаривающимися державами и в том лишь случае, если воюющие все участвуют в конвенции.

КОНВЕНЦИЯ О ПОЛОЖЕНИИ НЕПРИЯТЕЛЬСКИХ ТОРГОВЫХ СУДОВ ПРИ НАЧАЛЕ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

(6 Гаагская конвенция 1907 г.)

Участники те же, что и 13-й конвенции.

Статья 1

Когда торговое судно одной из воюющих держав находится при начале военных действий в нейтральном порту, желательно, чтобы ему было позволено свободно выйти немедленно или по истечении достаточного льготного срока и, по снабжении его пропускным свидетельством, достигнуть прямым путем порт его назначения или иной порт, который будет ему указан.

То же соблюдается по отношению к судну, вышедшему из своего последнего порта отправления до начала войны и входящему в неприятельский порт, не зная о военных действиях.

Статья 2

Торговое судно, которое, вследствие чрезвычайных обстоятельств, не могло выйти из неприятельского порта в течение срока, указанного предыдущей статьей, или которому выход не был бы разрешен, не может быть конфисковано.

Воюющий может только его задержать с обязательством возвратить его после войны без вознаграждения или подвергнуть судно реквизиции за вознаграждение.

Статья 3

Неприятельские торговые суда, которые вышли из своего последнего порта отправления до начала войны и которые застигнуты в море неосведомленными о военных действиях, не могут быть конфискованы. Они лишь подлежат задержанию, с обязательством их возвратить после войны без вознаграждения или реквизиции, или даже уничтожению под условием вознаграждения и с обязательством озаботиться о безопасности людей и сохранности судовых бумаг. После того, как эти суда зашли в собственный или нейтральный порт, они подчиняются законам и обычаям морской войны.

Статья 4

Неприятельские грузы, находящиеся на судах, указанных в статьях 1 и 2, равным образом, подлежат задержанию и возвращению после войны без вознаграждения или реквизиции за вознаграждение, вместе с судном или отдельно.

То же соблюдается по отношению к грузам, находящимся на судах, указанных в статье 3.

Статья 5

Настоящая конвенция не относится к торговым судам, коих постройка указывает, что они предназначены для обращения в суда военные.

Статья 6

Постановления настоящей конвенции применяются только между договаривающимися державами и в том лишь случае, если воюющие все участвуют в конвенции.

РАЗДЕЛ IV

МЕЖДУНАРОДНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СУДОХОДСТВА И РЫБОЛОВСТВА НА МОРЕ

СТОЛКНОВЕНИЕ СУДОВ В МОРЕ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПОСЛЕДСТВИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ

Правовые взаимоотношения судов, столкнувшихся в море, определяются Брюссельской конвенцией, заключенной в 1910 году. Эта конвенция была признана Советским Союзом согласно постановлению Совета Народных Комиссаров от 2 февраля 1926 г. и тем самым получила распространение на СССР. [1])

Брюссельская конвенция применяется независимо от того, между какими судами—морскими или речными—произошло столкновение, а также независимо от того, в каких морских водах столкновение случилось (ст. 1).

Конвенция разделяет две причины столкновений: 1) случайность, происшедшую вследствие непреодолимой силы, и 2) неправильные действия одной или обеих сторон.

В первом случае, также и когда оба судна или одно из них стояло на якоре, убытки, происшедшие от столкновения, несет потерпевший (ст. 2). При наличии неправильных действий ответчиком является виновный в их совершении (ст. ст. 3, 4).

Виновность капитана торгового судна определяется установлением факта невыполнения им «Правил о предупреждении столкновения судов в море», принятых Вашингтонской конференцией 1889 г., несколько измененных и дополненных Лондонской международной конвенцией по охране человеческой жизни на море, 1929 г. Судно будет признаваться при этом ответственным и в том случае, когда в результате нарушения навигационных правил или при выполнении маневра, идущего в разрез с правилами о предупреждении столкновения, будет причинен вред другой стороне, даже если самого столкновения судов и не произошло (ст. 13).

Согласно статье 11 Брюссельская конвенция не применяется к военным кораблям и к государственным судам, предназначенным

---

[1]) Положения Брюссельской конвенции полностью включены в главу VIII Кодекса торгового мореплавания СССР.

исключительно для отправления общественной службы. Тем не менее эти категории судов несут одинаковую с торговыми судами ответственность за соблюдение правил о предупреждении столкновений. При нарушении военным кораблем этих правил, приведшем к причинению вреда торговому судну, возмещение убытков будет лежать на правительственных органах того государства, флагу которого принадлежит виновный корабль.

Капитан каждого из столкнувшихся судов, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, экипажа или пассажиров, обязан подать помощь другому судну, а также сообщить ему свое наименование, порт приписки и пункт назначения (ст. 8). Военные корабли, хотя это и не оговорено конвенцией, обязаны в аналогичных случаях придерживаться этого правила.

Положение о предъявлении исков предусмотрены в статьях 6 и 7 означенной конвенции.

Ответственность за столкновение не снимается с судна и в том случае, когда оно произошло в результате неправильных действий лоцмана (ст. 5).

Во всех случаях, а это касается и военных кораблей, лоцман отвечает только за указания курсов корабля. Выполнение же соответствующего маневра как в море, так и на фарватерах, а тем более при швартовке в гавани, остается полностью на ответственности капитана судна или командира военного корабля.

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ СУДНУ, ТЕРПЯЩЕМУ БЕДСТВИЕ В МОРЕ, И КОМПЕНСАЦИЯ ЗА ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ

Оказание помощи судну, терпящему бедствие в море, регулируется особой конвенцией, подписанной в 1913 г. в Брюсселе одновременно с конвенцией относительно столкновения судов в море и распространенной на СССР тем же постановлением Совнаркома 1926 года.[1]

Брюссельская конвенция применяется независимо от того, была ли оказана помощь между морскими или речными судами и в каких морских водах она была оказана (ст. 1).

Вознаграждению подлежит только такая оказанная помощь или услуги, которые имели полезные последствия (ст. 2). Помощь, оказанная вопреки прямому воспрещению судном, которому она была подана, вознаграждению не подлежит (ст. 3). Вознаграждение складывается из следующих составных элементов: расходов, которое понесло судно в связи с оказанием помощи, т. е. расход топлива, заработная плата экипажа и т. п.; возмещения потерь, которые спасающее судно могло потерпеть в результате спасания; оплаты за самый факт оказания помощи.

Размер вознаграждения определяется соглашением сторон, а при разногласии—судом[2] (ст. 6), но ни в коем случае подлежащая

[1] Постановления этой конвенции введены в главу IX Кодекса торгового мореплавания СССР.

[2] При Всесоюзной торговой палате в Москве существует Морская арбитражная комиссия, рассматривающая в качестве третейского суда дела о спасении судов на море.

оплате сумме не должна превышать стоимости спасенного имущества (ст. 2).

Буксир не вознаграждается за оказание помощи или спасение буксируемого им судна, если только оказанная им услуга не выходит за пределы договора о буксировании (ст. 4). На этом же основании не подлежит вознаграждению экипаж, спасший свое судно, так как такого рода работы являются обязательными для судовой команды.

Распределение вознаграждения делается на основании национальных законов судна спасателя.

Что касается спасения людей, то указанная конвенция устанавливает обязанность каждого капитана оказывать помощь всякому бедствующему в море лицу, даже враждебному, поскольку это возможно сделать без серьезной опасности для своего судна, экипажа или пассажиров (ст. 11). За спасение людей не полагается вознаграждения (ст. 9). При оказании помощи судну спасатели людей не лишаются, однако, своей доли из общей премии за оказанную услугу бедствующему судну.

Брюссельская конвенция не применяется к военным кораблям и к государственным судам, предназначенным исключительно для отправления общественной службы (ст. 14). Военный корабль оказывает помощь в море всякому бедствующему судну, если он может это сделать без серьезной опасности для корабля и личного состава. Никакого вознаграждения военному кораблю за оказание помощи не полагается.

Оплата за услуги бедствующему военному кораблю со стороны торгового судна производится правительственными органами государства, флагу которого принадлежит корабль.

Согласно ст. 25 Воздушного кодекса СССР гражданские воздушные суда, принявшие сигнал бедствия от другого воздушного судна или морского судна или обнаружившие судно, терпящее бедствие, обязываются оказать помощь судну, если это не повлечет опасности для самого воздушного судна или для его экипажа.

ОХРАНА КАБЕЛЕЙ

Международные обязательства по охране подводных кабелей были установлены Парижской конвенцией 1884 г., распространенной на СССР постановлением Совета Народных Комиссаров от 2 февраля 1926 года.

Охрана кабелей в международном порядке касается всех кабелей, выведенных на берег в государственных территориях, колониях или владениях держав, участниц Парижского договора (ст. 1). Международные обязательства действуют в открытом море в мирное время и не распространяются на территориальные воды; в военное время свобода действий воюющих сторон Парижской конвенцией не стеснена (ст. ст. 1 и 15).

Конвенция запрещает всякое нарушение в эксплоатации подводного кабеля путем его разрыва или повреждения как умышленное, так и совершенное по преступной оплошности. Виновные в этом подлежат наказанию, а издержки и убытки, сопряженные с восстано-

влением кабеля,—возмещению. Не подлежат преследованию законом случаи повреждения или разрыва кабеля, произведенные по исключительной причине охранения виновными своей жизни или безопасности судна, если были предварительно приняты все меры предосторожности (ст. 2).

Во избежание повреждений подводных кабелей все военные корабли и торговые суда должны держаться на известном расстоянии от судов, прокладывающих или исправляющих кабель, равно как и от баканов, указывающих месторасположения кабеля. С другой стороны, суда, занимающиеся прокладкой или исправлением кабелей, должны нести установленные сигналы. Рыболовные суда обязаны соблюдать меры предосторожности в расположении рыбных снастей или сетей (ст. ст. 5, 6).

Всякий военный корабль или охранный корабль, специально назначенный для охранения подводного кабеля, обнаруживший действия какого-либо невоенного судна, могущие повлечь за собою повреждение кабеля, имеет право задержать подозрительное судно, потребовать от последнего документальных о нем сведений и составить соответствующий протокол (ст. 10). Окончательный приговор над виновными выносится судом того государства, флагу которого принадлежит виновное судно (ст. 8). Государства, участники Парижской конвенции, обязались издать законы и распоряжения, необходимые для исполнения постановлений конвенции.

ОХРАНА РЫБОЛОВСТВА

Большинство стран признает рыболовство в береговых водах исключительным правом граждан прибрежного государства.

Советское законодательство, придерживаясь этого принципа, предоставляет право рыболовного и зверобойного промыслов иностранным судам и гражданам в пределах рыболовной зоны, территориальных и внутренних вод СССР, исключительно на основе специальных соглашений с иностранными государствами или в порядке предоставления концессий иностранным фирмам.

К такого рода соглашениям относятся: советско-японская рыболовная конвенция 1928 г. с последним сроком по 31 декабря 1939 г., временное англо-советское соглашение о рыболовстве 1930 г.; советско-норвежский договор о торговле и мореплавании 1925 г.; советско-финляндская конвенция 1922 г. о производстве рыбного и тюленьего промыслов в Северном Ледовитом океане; советско-финляндское соглашение 1922 г. о производстве рыбного промысла в Финском заливе; советско-финляндская конвенция о производстве рыбного и тюленьего промыслов в Ладожском озере 1922 г.

Предоставление иностранным торговым судам национального режима в береговых водах по договорам не распространяется на право производства рыболовных и зверобойных промыслов.

В советском договорном праве такой пример имеет место в договоре о торговле и мореплавании с Италией 1924 года, в котором оговорено, что национальный режим не распространяется на рыболовство и на охоту в береговой зоне, равно как и на привилегии, которые могут быть даны в этих вопросах странам, лежащим у Ледовитого океана или на Белом море. [1])

Охрана прав на рыболовные и зверобойные промыслы в своих водах осуществляется кораблями пограничной охраны, рыбопромыслового надзора и военными, на основании национального законодательства прибрежного государства. [2])

Морские промыслы в открытом море поставлены под защиту международных соглашений.

В отдельных случаях, когда производство морских промыслов в открытом море может привести к столкновению интересов нескольких государств или когда запрещение того или иного промысла отвечает целям группы стран, между ними заключаются специальные соглашения, регулирующие эти промыслы и ставящие себе задачей их охрану от правонарушений. [3])

Констатирование правонарушения в этих случаях, путем остановки осмотра подозрительного судна и составление протокола, возлагается на охранные или военные корабли: они действуют на основании специальных инструкций, установленных договаривающимися государствами. В случаях серьезных правонарушений охранный корабль вправе задержать виновное судно и в иных случаях должен отвести его в порт того государства, к которому принадлежит провинившийся. Решение дела всегда постановляется по законам страны виновного судна.

БОРЬБА С РАБОТОРГОВЛЕЙ И ПИРАТАМИ

Международная конвенция по борьбе с работорговлей была подписана 20 государствами в Брюсселе в 1890 году и дополнена Женевской конвенцией 1926 г.

Основное содержание конвенции 1890 г., состоящей из семи глав, заключается в следующем: державы обязались принять меры пресечения торга невольниками в странах, где он имеет свое начало, пресекать перевозки невольников сухим путем и морем и не допускать продажи невольников в странах их сбыта.

В отношении недопущения перевозок невольников через море конвенция констатировала, что еще в 1890 году торг невольниками

---

[1]) Текстуально статья 32 этого договора гласит следующее: «Постановления настоящего договора не распространяются:

а) на занятие рыболовством, а также на охоту в береговой зоне, каковые предоставлены национальному флоту.

б) на привилегии, которые даны или могут быть даны странам, лежащим у Ледовитого океана или на Белом море, в отношении занятия рыболовством и продажи продуктов рыболовства в портах СССР, лежащих на тех же морях».

[2]) См. выше «Положение об охране государственных границ СССР», на стр. . .

[3]) Например, «Конвенция о международной охране котиков», 1911 г., см. книгу II настоящего справочника, а также договор относительно рыболовства в Северном море вне пределов береговых вод 1882 г., заключенный Германией, Польшей, Данией, Францией, Великобританией и Нидерландами.

производился в западной части Индийского океана с Красным морем и Персидским заливом. Военные корабли договаривающихся государств согласно конвенции получили право остановки и проверки документов всякого подозрительного судна менее 500 тонн вместимости, встреченного ими в указанном районе в открытом море. Обыск судна допускается лишь в том случае, если государство, под флагом которого плавало подозрительное судно, предоставило это государству, которому принадлежал военный корабль. Судно, оказавшееся виновным, отправлялось в ближайший порт его страны для судебного разбирательства. Судно делалось призом военного корабля, его задержавшего, если оно окончательно осуждалось судебным учреждением. При злоупотреблении флагом судно оставалось в распоряжении задержавшего его корабля.

Под морским разбоем (пиратством) в международном праве понимается всякое насилие, совершенное в открытом море, заключающееся в захвате судна или груза, или в их повреждении, в убийстве людей, или нанесении им ран и т. п.

Пиратскими судами могут быть частновладельческие суда, занимающиеся морским разбоем, а также государственные суда или военные корабли, если совершают нападения на суда третьих стран. [1])

Всякое пиратское судно признается международным правом находящимся вне закона. Оно теряет свою национальность, может быть захвачено, а в случае сопротивления потоплено военным кораблем любого государства. Пираты привлекаются к ответственности по законам страны корабля-взятеля. Похищенное пиратами имущество возвращается его собственникам.

ОХРАНА ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ В МОРЕ

Погоня за сверхприбылями и конкуренцией между капиталистическими мореходными предприятиями привела к игнорированию целого ряда элементарных правил устройства, снабжения и содер-

---

[1]) В 1905 году царское правительство объявило восставший броненосец «Князь Потемкин» пиратским судном. Однако, другие государства не стали на такую позицию, ибо революционный броненосец не совершал враждебных действий против судов других стран.

Наоборот, военные корабли испанских мятежников, совершавшие в 1936—1938 гг. нападения на торговые суда других государств, с точки зрения международного права являются пиратскими, поскольку испанские мятежники не обладали правами воюющей стороны. Однако, капиталистические страны, под прикрытием громких фраз о «невмешательстве», поддерживающие генерала Франко, заняли в этом вопросе уклончивую позицию, фактически признав за мятежниками право остановки и осмотра любых судов в испанских водах и тем самым, право контроля над международным судоходством. Все же потопление «неизвестными подводными лодками» советских, французских и английских судов, совершавших рейсы по Средиземному морю, привело к заключению в 1937 г. Нионских соглашений, приравнявших всякое нападение на торговые суда вне испанских вод к пиратству независимо от того, производится ли оно подводными или надводными судами, или же судами воздушными. Морские и воздушные силы договаривающихся государств получили право уничтожать нападающие суда, независимо от того, несут ли они флаг испанских мятежников или же являются «неизвестными».

жания торговых судов, с точки зрения обеспечения безопасности плавания на них пассажиров и особенно экипажей судов.

В результате этого имели место многочисленные случаи гибели людей при авариях судов, особенно во время войны, которые могли бы быть избегнуты при ином состоянии спасательных средств, способов улучшения живучести судов и средств отдаленной сигнализации.

Впервые вопрос об обеспечении безопасности мореплавания в таком разрезе был поставлен на международной конференции в Лондоне весною 1914 года. На этой конференции был выработан проект соответствующей конвенции, который, однако, не был подписан, вследствие начавшейся империалистической войны.

В 1929 году на международной конференции в Лондоне была окончательно выработана новая «Конвенция по охране человеческой жизни на море», принятая главнейшими морскими государствами, в том числе и Советским Союзом.

Сущность этой конвенции заключается в следующем:

1) **Конструкция судов.** Новые пассажирские суда, совершающие заграничные плавания, должны отвечать требованиям живучести, для чего они подразделяются на водонепроницаемые отсеки и должны иметь достаточную остойчивость. При постройке судна производятся соответствующие испытания. В отношении старых судов должны быть приняты все меры для улучшения их живучести и остойчивости.

2) **Спасательные средства.** Каждое торговое судно должно иметь такое количество спасательных шлюпок, которое позволяло бы вместить всех находящихся на борту людей, и сверх того должны иметься еще спасательные приборы из расчета на 25% людей, находящихся на борту. Для судов, плавающих на коротких рейсах, шлюпки вместе с прочими пловучими приборами должны соответствовать общему количеству людей на судне с дополнением 10% на добавочные пловучие приборы. Размещение и спусковые устройства шлюпок должны обеспечить их быстрый спуск на воду. Конструкция спасательных шлюпок и спусковых приспособлений должны позволять их спуск и нахождение на воде с полной нагрузкой. Шлюпки и иные спасательные средства должны быть определенных стандартных образцов. Люки и трапы на судах устраиваются в количестве, необходимом для быстрого выхода людей. предусматривается достаточное электрическое освещение. На судах должны быть опытные команды для управления спущенными на воду шлюпками. Воспрещается перевозка на пассажирских судах грузов, которые по своему количеству, качеству или размещению могут оказаться опасными для жизни людей или опасными для самого судна. Судовая администрация обязывается производить с экипажем судна тренировочные учения по эвакуации судна.

3) **Радиотелеграф.** Все пассажирские суда независимо от их размеров и все грузовые суда с валовой вместимостью в 1 600 регистровых тонн и более должны иметь радиотелеграф. Каждое государство вправе сделать изъятия из этого общего положения для пассажирских судов, отдаляющихся во время рейса от берега

не более, чем на 200 миль, или когда расстояние между портами не превышает 200 миль; для грузовых судов — удаляющихся от берега не более, чем на 150 миль. Изъятие может быть распространено также на буксирные баржи, на существующие парусные суда и на суда особой конструкции — плоскодонки, джонки и т. п., которые снабдить радиотелеграфом практически невозможно. Конвенцией устанавливаются определенные правила для несения радиовахты и технические условия, которым должно удовлетворить судовое радиотелеграфное оборудование.

4) **Безопасность мореплавания.** Капитаны судов обязываются сообщать для всеобщего сведения и всеми средствами об обнаруженных ими опасностях для плавания, как-то: льды, опасные плавающие предметы, тропический ураган и т. п. Правительства обязываются развивать метеорологическую службу, организовать широкое оповещение мореплавателей о метеорологической обстановке, содержать службу розыска льдов, наблюдения и оповещения о движении льдов. Устанавливается обязательство мореходных предприятий и капитанов судов выбирать при движении через северную часть Атлантического океана пути, не опасные от плавающих льдов, и уменьшать ход судна или изменять его курс в случае нахождения в зоне, где возможен плавающий лед. Внесены некоторые изменения и дополнения к международным правилам для предупреждения столкновений в море.

Установлено, что команда «право руля» или «стар-борт», отданная на переднем ходу, относится к повороту вправо носа судна, штурвала и пера руля. Предусмотрено, что сигналы о бедствии могут быть употребляемы только судами, находящимися в серьезной и неминуемой опасности, имеющими нужду в немедленной помощи. Скорость передачи извещений, относящихся к случаям бедствия, не должна превышать 16 слов в минуту. Всякое судно валовой вместимостью более 150 регистровых тонн, при совершении заграничных рейсов, обязано иметь сигнальную лампу. Всякое пассажирское судно валовой вместимостью в 5 000 регистровых тонн и более должно быть снабжено радиопеленгатором установленного типа.

5) Суда, отвечающие указанным выше требованиям, получают свидетельства о безопасности, выдаваемые своими правительственными органами или органами другого государства по просьбе или с согласия своего правительства на срок не свыше 12 месяцев. Для выдачи нового свидетельства судно подлежит новому осмотру.

6) В приложениях к конвенции изложены подробные правила конструкции судов, судовых шлюпок и иных спасательных средств в соответствии с требованиями конвенции, а также «Международные правила для предупреждения столкновений судов на море». [1])

---

[1]) В соответствии с этим в 1931 году в СССР вышли в свет новые «Правила для предупреждения столкновений судов в море», изд. Гидрографического управления РКВМФ, Ленинград.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР

2 ФЕВРАЛЯ 1926 Г. О ПРИЗНАНИИ ИМЕЮЩИМИ СИЛУ ДЛЯ СССР Брюссельских конвенций 28 сентября 1910 г. о столкновении судов и оказании помощи на море и Парижской конвенции 14 марта 1884 г. по охране подводных кабелей

Совет Народных Комиссаров СССР постановляет:

Признать имеющими силу для Союза ССР:

1. Международную конвенцию для объединения некоторых правил относительно столкновения судов, подписанную в Брюсселе 28 сентября 1910 года.
2. Международную конвенцию для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасения на море, подписанную в Брюсселе 28 сентября 1910 года.
3. Международную конвенцию по охране подводных телеграфных кабелей, подписанную в Париже 14 марта 1884 г. с декларацией, подписанной в Париже 1 декабря 1886 года, и протоколом, подписанным там же 7 июля 1887 года.

КОНВЕНЦИЯ ДЛЯ ОБЪЕДИНЕНИЯ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ ОТНОСИТЕЛЬНО СТОЛКНОВЕНИЯ СУДОВ

Участники: Аргентина, Австро-Венгрия, Бельгия, Бразилия, Германия, Чили, Куба, Дания, Испания, США, Франция, Великобритания и Ирландия, Греция, Италия, Япония, Мексика, Никарагуа, Норвегия, Нидерланды, Португалия, Румыния, Россия, Швеция, Уругвай.

Статья 1

В случае столкновения, происшедшего между морскими судами или между морскими судами и кораблями внутреннего плавания, вознаграждение, причитающееся за убытки, причиненные судам, вещам или лицам, находящимся на судне, устанавливается согласно нижеследующим правилам без того, чтобы было необходимо принимать в расчет, в каких водах произошло столкновение.

Статья 2

Если столкновение произошло случайно, если оно произошло вследствие непреодолимой силы или есть сомнение относительно причин столкновения, то убытки несет тот, кто их потерпел.

Это правило применяется и в том случае, если суда или одно из них находилось в момент несчастного случая на месте якорной стоянки.

Статья 3

Если столкновение вызвано неправильным действием одного из судов, то возмещение убытков падает на того, кто в нем виновен.

Статья 4

Если неправильное действие общее, то ответственность каждого из судов соразмерна тяжести неправильных действий каждым из них совершенных; однако, если по обстоятельствам дела соразмерность не может быть установлена или если неправильные действия представляются равнозначащими, то ответственность разделяется в равных долях.

Убытки, причиненные либо судам, либо их грузам, либо вещам или другому имуществу экипажа, пассажиров или иных находящихся на судне лиц, падают на виновные суда в сказанной соразмерности, без солидарной ответственности в отношении третьих лиц.

Виновные суда отвечают солидарно в отношении третьих лиц за убытки, причиненные смертью или телесными повреждениями, с сохранением права обратного требования за тем из них, кто уплатил большую долю, чем та, какая, согласно части первой настоящей статьи, должна окончательно пасть на него.

Национальным законодательством предоставляется определить, что касается этого права обратного требования, значение и последствия договорных или законных постановлений, которые ограничивают ответственность собственников судов в отношении лиц, находящихся на судне.

Статья 5

Ответственность, установленная предшествующими статьями, остается в силе и в том случае, если столкновение произошло вследствие неправильного действия лоцмана, даже если последний обязателен.

Статья 6

Иск о возмещении убытков, происшедших вследствие столкновения, не зависит ни от совершения протеста, ни от какой-либо иной особой формальности.

В отношении ответственности за столкновение не допускаются никакие законные предположения о неправильных действиях.

Статья 7

Иски о возмещении убытков погашаются двухлетнею давностью со времени происшествия . . . .

Статья 8

После столкновения капитан каждого из столкнувшихся судов обязан, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа и своих пассажиров, подать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам.

Он равным образом обязан в пределах возможного сообщить другому судну имя и порт приписки своего корабля так же, как и те места, откуда он идет и куда направляется . . . .

Статья 11

Настоящая конвенция не применяется к военным кораблям и к государственным судам, предназначенным исключительно для отправления общественной службы.

Статья 13

Настоящая конвенция распространяется на возмещение убытков, которые одно судно причинило либо другому судну, либо находящимся на нем вещам или лицам, либо вследствие выполнения или невыполнения маневра, либо вследствие несоблюдения правил, даже если при этом не произошло столкновения.

КОНВЕНЦИЯ ДЛЯ ОБЪЕДИНЕНИЯ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ ОТНОСИТЕЛЬНО ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ И СПАСАНИЯ НА МОРЕ

Участники те же, что и в предшествующей конвенции.

Статья 1

Оказание помощи и спасание находящихся в опасности морских судов, имеющихся на судне вещей, фрахта и платы за проезд так же, как и оказание услуг того же рода между морскими судами и кораблями внутреннего плавания, подчиняются нижеследующим правилам, причем не делается различия между этими двумя родами услуг и не принимается в расчет, в каких водах эти услуги оказаны.

Статья 2

Всякий акт оказания помощи или спасания, имеющий полезные последствия, дает право на справедливое вознаграждение.

Никакого вознаграждения не полагается, если оказанная помощь останется без полезных последствий.

Ни в каком случае подлежащая уплате сумма не может превышать стоимости спасенных вещей.

Статья 3

Не имеют права на какое бы то ни было вознаграждение лица, которые приняли участие в действиях по подаче помощи, вопреки прямому и основательному воспрещению судна, которому подана помощь.

Статья 4

Буксир не имеет права на вознаграждение за оказание помощи или спасания буксируемого им судна или его груза, разве бы он оказал исключительные услуги, которые не могут быть рассматриваемы, как исполнение договора буксирования.

Статья 6

Размер вознаграждения определяется соглашением сторон, а за отсутствием такового—судьей...

Статья 9

Не полагается никакого вознаграждения от спасенных людей...

Статья 11

Каждый капитан обязан, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа, своих пассажиров, оказать помощь всякому лицу, даже враждебному, встреченному в море, в опасности погибнуть...

Статья 14

Настоящая конвенция не применяется к военным кораблям и к государственным судам, предназначенным исключительно для отправления общественной службы.

КОНВЕНЦИЯ ПО ОХРАНЕНИЮ ПОДВОДНЫХ ТЕЛЕГРАФНЫХ КАБЕЛЕЙ, ЗАКЛЮЧЕННАЯ В ПАРИЖЕ 14 МАРТА 1884 г.

Участники: Аргентина, Австро-Венгрия, Бельгия, Бразилия, Германия, Коста-Рика, Дания, Доминиканская республика, Испания, США, Колумбия, Франция, Великобритания, Гватемала, Греция, Италия, Турция, Нидерланды, Люксембург, Персия, Португалия, Румыния, Россия, Сальвадор, Сербия, Швеция, Норвегия, Уругвай.

Статья 1

Настоящая конвенция, не касаясь территориальных вод, относится ко всем подводным кабелям, законным порядком устроенным и выведенным на берег территорий, колоний или владений или нескольких договаривающихся сторон.

Статья 2

Разрыв или повреждение подводного кабеля, произведенные умышленно или по преступной оплошности, могущие иметь последствием перерыв или приостановку, вполне или отчасти, телеграфных сообщений, подлежат наказанию, независимо от гражданского иска о вознаграждении издержек и убытков.

Это постановление не относится к разрывам или повреждениям, виновники которых преследовали единственную законную цель сохранить свою жизнь или безопасность своих судов и приняли предварительно все необходимые меры предосторожности для избежания таких разрывов или повреждений.

Статья 3

Высокие договаривающиеся стороны обязуются при выдаче им разрешения на выход подводного кабеля на берег устанавливать, по мере возможности, надлежащие условия его сохранения как по отношению к направлению кабеля, так и по отношению к его размерам.

Статья 5

Суда, занятые укладкой или исправлением подводных кабелей, должны соблюдать правила о сигналах, которые приняты или будут приняты с общего согласия высокими договаривающимися сторонами в видах предупреждения столкновения судов.

Когда на судне, занятом исправлением кабеля, выставлены сказанные сигналы, другие суда, которые увидят или имеют возможность увидеть эти сигналы, должны или удалиться или же остаться на расстоянии по крайней мере одной морской мили от этого судна, дабы не затруднять производимых с него работ.

Рыболовные снасти или сети следует держать на том же расстоянии от кабельного судна.

Однако рыболовным судам, увидевшим или имеющим возможность увидеть кабельное судно с вышеупомянутыми сигналами, предоставляется для сообразования своих действий с таким предостережением наибольший срок в двадцать четыре часа, в продолжение которого их движениям не должно быть причиняемо никакого препятствия.

Работы кабельного судна должны быть оканчиваемы в возможно кратчайший срок.

Статья 6

Суда, усматривающие или имеющие возможность усматривать баканы, служащие указанием положения кабелей, в случаях укладки, порчи или разрыва оных, должны находиться в отдалении от таких баканов по крайней мере на одну четверть морской мили.

Рыболовные снасти или сети должны держать на том же расстоянии.

Статья 7

Собственники кораблей или судов, которые могут доказать, что они во избежание повреждения подводных кабелей пожертвовали якорем, рыболовной сетью или иной снастью, должны быть вознаграждены собственником кабеля...

Статья 8

Нарушения постановлений настоящей конвенции подлежат ведению судебных учреждений той страны, к которой принадлежит судно, на коем совершено нарушение....

Статья 10

... Когда командиры военных кораблей или судов, особо для сего назначенных одною из высоких договаривающихся сторон, будут иметь повод предполагать, что нарушение мер, предусмотренных настоящей конвенцией, было совершено не военным, а иным судном, то они могут требовать от капитана или хозяина того судна предъявления официальных документов, удостоверяющих национальность этого судна. На предъявленных документах делается немедленно краткая отметка об их предъявлении.

Кроме того, упомянутыми командирами могут быть составлены протоколы, к какой бы национальности ни принадлежало обвиняемое судно. Эти протоколы должны быть составлены по формам и на языке той нации, к которой принадлежит командир, их составляющий. Протоколы эти могут служить доказательством в стране, где на них делается ссылка, сообразно существующим в этой стране законоположениям. Обвиняемые и свидетели имеют право сами вносить в указанные протоколы, на собственном их языке, все объяснения, какие они признали бы полезными, или требовать внесения их. Такие объяснения должны быть учиняемы за надлежащими подписями.

Статья 15

Само собою разумеется, что постановления настоящей конвенции не стесняют свободы действий воюющих сторон.

РАЗДЕЛ V

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ВОЙНЫ НА МОРЕ

ТЕАТР ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

Театром военных действий признается: государственная территория обеих воюющих сторон; их территориальные и внутренние воды; воздушное пространство, расположенное над территорией, территориальными и внутренними водами обеих воюющих сторон; открытое море и воздушное пространство над ним.

С точки зрения международного права ведение боевых операций в пределах театра военных действий признается дозволенным. Единственным формальным ограничением этого права является обязанность воюющих не препятствовать в открытом море свободе нейтрального судоходства.

Не является театром военных действий: территория нейтральных и нейтрализованных государств, их территориальные и внутренние воды и воздух, находящийся под верховенством нейтрального государства.

В пределах перечисленных пространств всякие враждебные действия воспрещаются и составляют нарушение нейтралитета (ст. 2 13 Гаагской конвенции 1907 г.). К враждебным действиям, в частности, относятся: стрельба артиллерийская и торпедная по неприятельским боевым кораблям, его торговым судам и воздушным судам; постановка мин и иных подводных взрывных и заграждающих море предметов; использование химических средств и средств связи; полеты воздушных судов; плавание подводных лодок; нахождение надводных боевых кораблей дольше положенных сроков; остановка, осмотр, захват или уничтожение неприятельских торговых судов или нейтральных судов, оказывающих услуги противнику; нахождение и всякие действия сухопутных войск на нейтральной территории [1] и т. п.

[1]) Положения эти неоднократно нарушались в целом ряде войн. Так например, в 1814 г. русские и союзные войска для вторжения во Францию прошли через территорию нейтральной Швейцарии; в 1877 г. русские войска проникли в Турцию через Румынию; в 1914 г. германская армия вторглась в нейтральную Бельгию и Люксембург для нападения на Францию. С другой стороны, во время советско-польской войны корпус Гая, вынужденный при отходе Красной армии

Действия корабля, когда он сам находится вне нейтральных вод, а атакуемый им объект внутри последних, [1] нарушают нейтралитет, хотя атакующему кораблю, равно как и сбрасывающему бомбы самолету, практически чрезвычайно трудно установить момент перехода атакуемого объекта через границу территориальных вод. Местонахождение потопленного корабля не может также во всех случаях определять места, где этот корабль был атакован или начал тонуть, так как в промежуток времени между произведенной на него атакой и погружением на грунт корабль мог быть отнесен или в сторону нейтральных вод или от них в открытое море. Место корабля, лежащего на грунте, не может следовательно еще служить доказательством, что он был атакован в нейтральных водах. [2]

ПОНЯТИЕ «ВОЕННАЯ ЗОНА»

Восьмая Гаагская конвенция 1907 г. установила ряд норм, ограничивающих использование воюющими минного и торпедного оружия. Запрещалось разбрасывание плавающих мин, если они не становились безопасными через час после потери контроля над ними, постановка якорных мин, если они становились опасными при срыве с якорей, употребление торпед, которые, не попав в цель, не делались безопасными (ст. 1).

Считалась недозволенной постановка мин у берегов и портов противника с исключительной целью прекратить торговое судоходство (ст. 2). При условии, что мины технически и минные заграждения в целом удовлетворяли указанным требованиям, никакого пространственного ограничения заграждаемых районов конвенцией не устанавливалось. Мины могли ставиться на всем театре военных действий с тем, чтобы границы минированных районов объявлялись

перейти германскую границу, был интернирован германскими властями; также интернированию в СССР подверглись китайские войска генерала Ма, перешедшие на советскую территорию при отступлении из Манчжурии, при занятии последней японцами.

Если же одна из сторон пользуется нейтральной территорией для военных действий и нейтральное государство не пресекает это, то другая сторона получает свободу действий. Во время русско-японской войны 1904—1905 гг. боевые действия протекали на территории Китая, нейтралитет которого в равной мере был нарушен обеими сторонами.

Статья 16 Устава Лиги наций узаконяет проход войск государств членов Лиги наций через их территорию для воздействия на государство члена Лиги, нарушившего устав Лиги и прибегшего к войне.

[1] Во время уничтожения русскими крейсерами 2 июля 1915 г. германского заградителя «Альбатрос» в бою у Эстергарна в Балтийском море заградитель, желая избежать окончательной гибели, стал отходить в шведские территориальные воды о-ва Готланда. Когда «Альбатрос», по мнению русского флагмана, вошел в шведские воды, русские крейсеры прекратили огонь. Шведское правительство заявило все же протест, утверждая, что русские снаряды падали в шведских территориальных водах.

[2] Единственными бесспорными документами, определяющими действительное плавание обоих кораблей как атакующего, так и атакуемого, являются их навигационные карты с нанесенными на них курсами.

для сведения мореплавателей, «как только это дозволят военные требования» (ст. 3).

Нейтральные государства, если в порядке обеспечения своего нейтралитета им приходилось минировать свои воды, обязывались придерживаться тех же правил (ст. 4).

Положения 8 Гаагской конвенции формально были направлены к обеспечению безопасности торгового судоходства, которое, исходя из принципа свободы открытого моря, не должно быть стесняемо обстоятельствами военного времени.

Практически положения 8 Гаагской конвенции позволяли вообще очень широкое их толкование и особенно в двух следующих направлениях. Во-первых, в вопросе о минах, которые не должны ставиться исключительно против торговых судов. Это положение можно было понимать, как вообще запрещающее постановку мин у неприятельских торговых портов или лишь в том редком случае, когда торговый порт вовсе не используется ни для каких военных целей. Во-вторых, об обстоятельстве объявления минированных районов, которое ставилось в зависимость от оперативной целесообразности, и давало в руки воюющих широкие возможности вовсе не объявлять о поставленных минных заграждениях.

Каждая воюющая сторона, понятно, истолковывала положения конвенции так, как это представлялось более удобным по оперативным соображениям. Несомненным, однако, оставалось право воюющих на известных условиях ставить мины на всем театре военных действий. Нейтральное судоходство тем самым подвергалось некоторому стеснению, но не запрещалось.

Практика войны 1914—1918 гг. выдвинула новое, не имеющее прецедентов в истории понятие «военная зона».[1]) Основываясь на опыте войны, этому понятию можно дать следующее определение: военная зона есть часть театра военных действий, где плавание торговых судов не запрещается воюющей стороной, объявившей военную зону, но где и не гарантируется неприкосновенность нейтрального флага от минной или подводной опасности. В пределах объявленной военной зоны торговые суда плавают исключительно на свой риск и страх.

Начало применению военной зоны во время войны 1914—1918 гг. было положено Англией, объявившей еще в ноябре 1914 года, на

---

[1]) Некоторое сходство с понятием «военная зона» имеют «стратегические районы», объявленные Японией 3 января 1904 г. перед началом войны с Россией. Всего Япония объявила 12 стратегических районов: район Сангарского пролива, Сасебо-Нагасаки, Пескадорских островов и др., они охватывали не только территориальные воды Японии, но и часть открытого моря в пределах 10 миль от берега. Вход, выход и проход через эти районы запрещался всем судам, за исключением японских военных кораблей от захода до восхода солнца. Плавание в них подчинялось правилам, установленным соответствующими морскими властями.

В связи с этим японским актом в 1912 году Морской академией США обсуждался вопрос о праве воюющего государства распространять свои оборонительные мероприятия и осуществлять контроль в водах, на которые не распространяется его юрисдикция, и было вынесено положительное решение. Во время войны 1914—1918 гг. США, вступив в войну, также объявили контролируемые американскими вооруженными силами оборонительные районы в пределах 10-мильной морской прибрежной полосы.

основе 8 Гаагской конвенции, опасным от мин все Северное море, начиная от линии, соединяющей северную оконечность Гебридских островов, и Ирландию. [1])

Расширенно истолковывая положения 8 Гаагской конвенции об обязательстве объявления минированных районов, Англия формально не выходила за рамки этой конвенции, коль скоро никакого пространственного ограничения в постановках мин на театре военных действий конвенцией предусмотрено не было.

Под этим углом зрения английская минная военная зона была закономерна. С другой стороны, лишая торговые суда беспрепятственного плавания, это мероприятие шло в разрез с принципом свободы открытого моря, давая повод к протестам со стороны заинтересованных нейтральных государств. [2])

В порядке, якобы репрессалии против Англии, Германия в феврале 1915 года объявила Северное море и Английский канал подводной военной зоной. В пределах этой зоны всякое встреченное неприятельское торговое судно подлежало уничтожению, причем жизнь экипажа и пассажиров не гарантировалась. Нейтральные государства предупреждались, что их суда в объявленной военной зоне подвергаются опасности ввиду злоупотребления противником нейтральными флагами и невозможности для лодки распознать, где маскировка и где действительно нейтральное судно, а также и вследствие неизбежности ошибок со стороны подводных лодок. [3])

Подводная военная зона имела те же определяющие ее признаки, как и минная военная зона. Она также стесняла нейтральное судоходство, но и не запрещала его; она могла признаваться закономерной по аналогии с минной зоной, коль скоро подводная зона уста-

[1]) Объявление Англией минной военной зоны было одним из мероприятий по изоляции Германии от питания извне в общем плане борьбы «на измор». Британское правительство вместе с тем объясняло, что к введению военной зоны оно вынуждено противником, который беспорядочно разбрасывал мины на торговых путях между Англией и США и тем самым нарушал положения 8 Гаагской конвенции. Английская минная военная зона таким образом явилась якобы репрессалией в отношении Германии за нарушение последней международного права.

Дабы формально соблюсти право нейтральных на свободу морской торговли, Британское адмиралтейство в объявлении о введении военной зоны рекомендовало торговым судам, идущим в Норвегию, Данию и Голландию, входить в Северное море через Дуврский пролив, где судам должны были предоставляться английские лоцманы для безопасной проводки; фактически же все торговое судоходство ставилось под английский контроль.

[2]) Одним из поводов к обвинению Англии в незакономерных действиях было толкование минной военной зоны, как до некоторой степени эквивалентной с блокадой нейтрального побережья, которая отрицается международным правом, как идущая в разрез с принципом свободы нейтральной морской торговли, и признается нарушением прав нейтрального государства.

[3]) Подводная военная зона явилась оформлением подводной войны, которую предприняла Германия против Англии в плане изоляции последней от подвоза извне с целью принудить Англию к капитуляции путем действий на измор.

В декларации Германского морского генерального штаба от 5 февраля 1915 г. о введении подводной военной зоны указывалось, что нейтральные торговые суда могут беспрепятственно плавать севернее Шотландских островов и в 30-мильной полосе вдоль голландского побережья. Кроме того, давался двухдневный срок до вступления в действие указанной декларации, что позволяло нейтральным сделать соответствующие распоряжения своим торговым судам.

навливалась в пределах театра военных действий и границы ее были объявлены заблаговременно для всеобщего сведения. Подводная лодка здесь уподоблялась мине как по внезапности действий, так и по неоказанию помощи пассажирам и экипажу атакованного судна. Подводная военная зона могла признаваться незакономерной так же, как и минная зона, коль скоро торговые суда в обеих зонах одинаково подвергались опасности и плавали на свой собственный риск и страх. Объявляя военные зоны, воюющие перекладывали ответственность за гибель судна на само судно или на власти, пославшие это судно в пределы объявленной зоны. Подводная военная зона на тех же основаниях, что и минная зона, вызывала протесты со стороны нейтральных государств.

Враждовавшие коалиции, доказывая правомерность своей военной зоны, признавали военную зону своих противников противоречащей международному праву и, следовательно, незакономерной. [1])

В послевоенное время вопрос о минной военной зоне не возбуждался в международном масштабе и положения о постановках минных заграждений остались в рамках 8 Гаагской конвенции 1907 г. [2])

Что же касается так называемой неограниченной подводной войны, выражающейся в уничтожении лодками торговых судов без предупреждения и без спасения находящихся на них людей, т. е. действий, непосредственно связанных с подводными военными зонами и из них в правовом отношении вытекающих, то тут были сделаны попытки внести некоторые ограничения.

Первая такая попытка была сделана на Вашингтонской конференции 1921—22 гг., когда страны Антанты, и в первую очередь Англия, стремились договором закрепить свою точку зрения о неправильности неограниченной подводной войны. Трактатом «Относительно защиты на море во время войны жизни нейтральных и невоюющих» было установлено следующее:

Торговое судно до захвата должно быть предупреждено, что оно подвергнется осмотру и обыску; нападение на торговое судно, которое не уклонялось от осмотра и обыска и подчинилось указаниям о дальнейшем направлении движения, не допускается; торговое судно не может быть уничтожено без ограждения от опасности жизни его экипажа и пассажиров; при невозможности для подводной лодки соблюсти указанные условия она должна отказаться от нападения и от захвата торгового судна.

Положения Вашингтонского трактата сильно затрудняли действия подводных лодок против торговых судов.

---

[1]) Как известно, англичане объявили действия германских подводных лодок пиратскими и требовали предания суду как пиратов тех германских командиров, которые наиболее энергично уничтожали союзный тоннаж. Признаком пиратства по мнению англичан было нападение германских лодок на торговые суда без предупреждения и неоказание помощи погибающим пассажирам и экипажам.

[2]) Со стороны Советского Союза не было декларации о признании распространяющихся на СССР обязательств царской России, как участницы Гаагской конференции 1907 года.

Из числа держав, участвовавших на Вашингтонской конференции, Франция не ратифицировала трактата о подводных лодках, который вследствие этого так и не вошел в силу.

Лондонский морской договор 1930 г. (ст. 22) вновь подтвердил, что подводные лодки, при действиях на морских торговых путях, должны подчиняться положениям международного права так же, как надводные корабли. Этот договор, по сути дела, не запрещает нападения подводной лодки на торговые суда, но стремится установить более гуманное отношение к экипажу и к пассажирам; лодки обязываются до уничтожения судна поместить его экипаж и пассажиров в безопасное место.

Лондонский договор вошел в силу между США, Великобританией, Японией, Францией и Италией по мере его ратификации этими государствами.

Так как Лондонский договор был заключен между ограниченным числом государств и срок его действия истекал в 1936 г., Британское правительство выделило постановления о подводных лодках в особый протокол, подписанный 6 ноября 1936 г. Советский Союз присоединился к этому протоколу 27 декабря 1936 г.

ВОЕННЫЕ ХИТРОСТИ

Пользование чужим флагом

Статья 24 «Положения о законах и обычаях сухопутной войны», составляющего приложение к конвенции о законах и обычаях сухопутной войны (4 Гаагская конвенция 1907 г.) по вопросу о военных хитростях гласит следующее: «Военные хитрости и употребление способов, необходимых к получению сведений о неприятеле и о местности, признаются дозволенными».

В войне на море под понятие военная хитрость, кроме всякого рода маскировки корабля, подходит еще и поднятие неприсвоенного кораблю флага. По установившемуся обычаю военный корабль обязан, однако, поднять свой законный флаг с началом выполнения боевого действия. [1])

Если поднятие чужого флага приводит к последствиям, затрагивающим интересы того государства, флагом которого воспользовался корабль воюющего, то такого рода действие обычно признается «злоупотреблением чужим флагом». Однако и злоупотребление чужим флагом, коль скоро оно продолжает оставаться военной хитростью, нарушает не право противника, а право того государства, флаг которого был использован. Ответственность перед другой воюющей страной за злоупотребление ее противником чужим флагом в практике войн обычно возлагали на третье государство, которое не принимает необходимых мер, чтобы оградить свой флаг от злоупотреблений со стороны воюющих. [1])

[1]) Во время войны 1914—1918 гг., в связи с деятельностью германских подводных лодок на морских торговых путях, Английское правительство 31 января 1915 г. предписало всем английским торговым судам поднимать в море нейтраль-

Превращение торговых судов в военные

Право ведения военных действий на море принадлежит исключительно военным кораблям. После отмены каперства согласно Парижской декларации 1856 г. торговое судно, выполняющее боевое действие, если оно формально не превращено в военное, рассматривается в правовом отношении как пиратское со всеми вытекающими из этого последствиями. [1]

Торговые суда считаются законно превращенными в военные, если они отвечают следующим условиям: они должны быть поставлены под прямую власть, непосредственный контроль и под ответственность государства, под флагом которого оно плавает (ст. 1 7 Гаагской конвенции 1907 г.); командир должен находиться на действительной военно-морской службе (ст. 3); экипаж должен быть подчинен правилам военной дисциплины (ст. 4); преобразованные суда должны иметь внешние отличительные признаки военных кораблей, т. е. нести военный флаг и вымпел и находиться в списках военного флота (ст. 2); они должны соблюдать законы и обычаи войны (ст. 5). [2]

Аналогичные положения имеют применение и при превращении гражданских воздушных судов в военные.

ные флаги и уничтожать все признаки, по которым можно было бы определить их национальность. Этим воспользовалась Германия, заявив, что вследствие злоупотребления воюющими нейтральными флагами не исключена возможность потопления и нейтральных судов. Американское правительство протестовало перед Англией против пользования английскими судами американским флагом, что наносило вред интересам США.

[1]) О пиратстве см. выше в разделе IV. Из практики войны широко известен случай с английским пароходом «Брюссель». В марте 1915 г. «Брюссель» под командой капитана Фрайятта был остановлен в море германской подводной лодкой. «Брюссель» пытался уничтожить лодку таранным ударом. Лодке удалось спастись, но капитан Фрайятт, уверенный в достигнутом успехе, донес о случившемся по радио в Адмиралтейство. Донесение было перехвачено немцами. Фрайятт был награжден английским правительством за уничтожение неприятельской лодки. 23 июня 1916 г. «Брюссель» был уничтожен немцами, а капитан Фрайятт взят в плен. 27 июля он был судим германским военным судом по обвинению в пиратских действиях и казнен в тот же день. Германские власти использовали в данном случае положения международного права с целью терроризовать капитанов торговых судов и заставить их впредь отказываться от нападений на германские подводные лодки.

[2]) Во время Русско-японской войны 1904—1905 гг. два русских парохода добровольного флота «Смоленск» и «Петербург» были выведены царским правительством из Черного моря через проливы и Суэцкий канал в Красное море для действий против морской торговли Англии с Японией. Через проливы эти суда прошли под коммерческими флагами, имея на борту заготовленное, но не установленное артиллерийское оружие. В Красном море суда, согласно приказу по Морскому ведомству, подняли военные флаги и установили орудия. Несколько удачных захватов английских судов с военной контрабандой побудили Британское правительство опротестовать право названных крейсеров вести военные действия. Обоснован протест был следующими положениями: если «Смоленск» и «Петербург»—военные корабли, то они не имели права прохода через проливы (согласно тогда существовавшего режима в проливах); если же это торговые суда, то они — каперы, тогда как каперство было упразднено еще Парижской декларацией 1856 г. И в том и в другом случае их действия, следовательно, противозаконны. В обстановке существовавшего тогда англо-японского союза и под давлением Англии царское правительство было вынуждено прекратить крейсерские операции «Смоленска» и «Петербурга».

Вооруженные торговые суда

В непосредственной связи с положениями о превращении торговых судов в военные стоит вопрос о правовом положении вооруженных торговых судов и специальных судов-ловушек подводных лодок.

Вооруженное торговое судно, коль скоро оно не удовлетворяет всем условиям превращения его в военное, не может рассматриваться как военный корабль. Оно не имеет права поэтому выполнять какие-либо действия, подходящие под понятие нападения, без того, чтобы не быть обвиненным в нарушении международного права и не превратиться в пиратское судно, находящееся вне закона. С другой стороны, всякое торговое судно, подвергшееся нападению в море, имеет право на самооборону и, следовательно, вооруженное торговое судно имеет право самообороняться в случае нападения на него подводной лодки, действующей в разрез с положениями Лондонского морского протокола 1936 года. [1]

Вооружение торговых судов имеет многочисленные исторические прецеденты. Еще в войнах XVII столетия и в наполеоновских войнах торговые суда не только были вооружены, но и пользовались оружием для самообороны.

Наибольшее развитие вопрос о закономерности вооружения торговых судов приобрел во время войны 1914—1918 гг., когда, в целях защиты от германских подводных лодок, постепенно бо́льшая часть торговых судов получила артиллерийское вооружение.

Оставался, однако, спорный вопрос о том, становились ли вооруженные торговые суда по признаку наличия на них вооружения военными или продолжали оставаться торговыми. Если вооруженное торговое судно приобретало право военного, то оно тем самым теряло права торгового судна и, следовательно, не могло быть беспрепятственно допускаемо в нейтральные порты для совершения

---

[1]) В практике мировой войны американское правительство придерживалось следующей точки зрения: военный корабль воюющего вправе захватить враждебное или нарушившее нейтралитет нейтральное торговое судно; торговое судно имеет право сопротивляться захвату или путем побега, или прибегая к самообороне; но если торговое судно сопротивлялось остановке и осмотру его военным кораблем, то последний может применить оружие для осуществления насилия. Если же торговое судно применяется для военных целей, то оно должно признаваться военным.

Германская точка зрения заключалась в следующем: торговое судно должно быть приравнено к понятию некомбатанта в сухопутной войне, т. е. к гражданским лицам, которые должны воздержаться от участия в военных действиях с оружием в руках. По аналогии, следовательно, торговое судно не может принимать никакого непосредственного участия в военных действиях. Германский закон 8 февраля 1916 года признавал все вооруженные торговые суда военными но делал различие между вооруженными для самообороны или для нападения. Обосновывалась такая точка зрения тем, что английские торговые суда не соблюдали правила не нападать первыми на германские подводные лодки, причем Адмиралтейство даже рекомендовало торговым судам пользоваться оружием для самообороны, преследуя лодку или идя с ней на сближение. Такой документ Адмиралтейства был найден немцами 3 ноября 1915 года на английском пароходе «Вудфильд».

грузовых операций. Если же вооруженное торговое судно должно было рассматриваться как военное, то оно подлежало безоговорочному уничтожению со стороны неприятельских военных кораблей.

Нейтральные государства придерживались в этом вопросе той или иной точки зрения в зависимости от их политически-экономических связей с одной из воюющих коалиций. Правительство США 19 сентября 1914 года издало распоряжение, в котором властям американских портов предписывалось делать различия между торговыми судами, вооруженными для обороны или для нападения. Критерием для суждения должны служить: число и калибр орудий, их расположение, количество боезапаса, комплектование судна личным составом, порт назначения судна, количество топлива, показывающее, предназначено ли судно только для торгового рейса или для военного крейсерства и т. п. Суда с оборонительным вооружением должны были признаваться торговыми.

Германское правительство в меморандуме от 15 октября 1914 года, направленном США, указывало, что английские торговые суда вооружаются с целью противодействия их остановке и осмотру германскими крейсерами. А так как такое противодействие незаконно с точки зрения призового права, то и само вооружение торговых судов следует признать противозаконным.

В сентябре 1914 г. два английских торговых судна «Адриатик» и «Мирайон», вооруженные—первый четырьмя, а второй шестью орудиями, вошли в американский порт для совершения торговых операций. Американские власти запретили этим судам разгрузку товаров, признавая их военными. Британское правительство, отвечая на протест США, сообщило, что хотя оно и не согласно с американской точкой зрения, но ввиду сложности вопроса дает распоряжение названным судам снять артиллерию и вернуть ее в Англию в качестве груза на одном из судов.

10 февраля 1916 года германское правительство, обеспечивая деятельность своих подводных лодок против неприятельской торговли, объявило, что оно будет признавать военными все вооруженные торговые суда и что германские лодки на этом основании будут их уничтожать без предупреждения и не заботясь о спасении находящихся на них людей. Германия вместе с тем настаивала на применении к вооруженным торговым судам в нейтральных портах режима военных кораблей.

Правительство США, заинтересованное в это время в торговых сношениях с обеими воевавшими коалициями, нотифицировало Германию, что подводные лодки во всех случаях должны придерживаться положений международного права и не могут топить торговые суда, хотя бы и вооруженные, без предупреждения и без предоставления людям возможности спастись. Странам Антанты американцы послали ноту протеста против вооружения торговых судов.

26 марта 1916 года американское правительство издало новое постановление, согласно которому определение военного или невоенного характера судна должно было вытекать не из факта его вооружения, но от его предназначения. Судно признавалось военным, если могло быть доказано, что оно применялось для военных целей.

В дальнейшем, с развитием связей со странами Антанты США официально признали право воюющих на вооружение торговых судов в целях самозащиты от нападающих подводных лодок. Американские торговые суда также стали вооружаться.

Аналогично протекал вопрос о вооружении торговых судов и в нейтральных странах. Голландия, политически и экономически связанная с Германией, придерживалась германской точки зрения; голландское правительство было единственным, которое запретило заход в свои порты вооруженных торговых судов, даже если их вооружение имело оборонительный характер. Согласно ст. 4 голландской декларации о нейтралитете, все вооруженные торговые суда признавались военными. Характерный случай произошел с английским пароходом «Мелита», который не был портовыми властями допущен в голландский порт до тех пор, пока он не убрал свое вооружение. На протест Англии, в котором указывалось, что США, Испа-

ния и некоторые нейтральные государства Южной Америки признают право самообороны торговых судов. голландское правительство ответило, что и оно признает это право, что, однако, не обязывает Голландию допускать в свои порты вооруженные торговые суда.

Что же касается судов-ловушек, то они во всех случаях подлежат уничтожению без каких-либо оговорок. По признаку их прямого назначения, а также вследствие наличия военного командира и экипажа, включения в списки военного флота и поднятия чужого флага в порядке военной хитрости, суда-ловушки подлежат неприятельскому военному воздействию наравне с военными кораблями. Если же суда-ловушки, по признаку носимого ими торгового флага, считать торговыми судами, то они подлежат уничтожению как незаконно нападающие, т. е. как суда пиратские.

Послевоенное договорное право закрепило закономерность вооружения торговых судов во время войны. Статья 14 Вашингтонского трактата 1922 г. об ограничении вооружений, запрещая устройство на торговых судах в мирное время каких-либо приспособлений для превращения их в военные, разрешает, однако, необходимое укрепление палуб для установки орудий калибра, не превышающего 6 дюймов (152 *мм*). Положения эти были подтверждены в ст. 9 Лондонского морского договора 1930 г., причем предельный калибр орудий, для установки которых могут подкрепляться в мирное время палубы торговых судов, был повышен до 6,1 дюйма (155 *мм*). [1])

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ВЕДЕНИЮ ВОЙНЫ НА МОРЕ [1])

1. Блокада

Лондонской декларацией 1909 г. были установлены следующие основные правовые положения, относящиеся к морской блокаде:

а) Право блокады принадлежит воюющим. Блокаде могут быть подвергнуты неприятельские берега, а также собственное или нейтральное побережье, если они заняты неприятелем. Не должны быть блокируемы берега нейтральных государств, а также части открытого моря или открытого пролива (ст. 1).

б) Блокада, чтобы была юридически признанной, должна быть действительной, т. е. должна фактически постоянно поддерживаться вооруженной силой, достаточной для преграждения доступа к блокируемому участку побережья. Теоретически в блокируемый порт могут допускаться военные и торговые суда нейтральных стран, в случае вынужденного захода, с условием не оказывать помощь блокируемому и в частности не производить в блокируемом порту погрузочно-разгрузочных операций (ст. ст. 2—7).

---

[1]) Здесь приводятся такие положения международного права, которые, в связи с характером современной войны на море, либо полностью, либо частично уже утратили свое практическое значение, но еще встречаются.

в) Блокада, чтобы быть юридически признанной, должна быть формально объявленной.

Объявление о блокаде делается нейтральным государствам правительством воюющего, а местным властям блокируемого района командиром тех сил, которые выделены для осуществления блокады (ст. ст. 8—13).

В объявлении о блокаде указывается: день начала блокады, географические границы блокируемого побережья и срок, предоставляемый нейтральным судам для выхода из блокируемого порта.

Обо всяких изменениях в условиях блокады делается новое объявление.

г) Нарушение блокады влечет за собою потерю судна и груза (ст. ст. 14—21).

Захват судна обусловливается его осведомленностью о блокаде и фактическим нарушением блокады, т. е. действительным нахождением судна в районе действий блокирующих сил. Судно не должно быть захвачено, если оно не вошло в этот район, хотя бы и намеревалось следовать в блокируемый порт. Судно, проходящее через район действий блокирующих сил, но имеющее назначением незаблокированный порт, также не подлежит захвату. Право преследования судна, нарушившего блокаду, сохраняется на обычных основаниях. Судно, виновное в нарушении блокады, конфискуется во всех случаях; груз—при условии, если будет доказано, что его владелец знал о блокаде. Экипаж задержанного судна освобождается по окончании разбирательства дела.

Опыт войны 1914—1918 гг. показал, что морская блокада в ее прежнем понимании, в виде постоянно крейсирующих надводных кораблей по определенным блокадным линиям вблизи блокируемого объекта, по большей части становится невозможной, вследствие угрозы блокирующим кораблям от подводных лодок, мин, кораблей и авиации противника. Поэтому и правовые отношения о блокаде, изложенные в Лондонской декларации 1909 г., уже во время мировой войны имели малое применение. [1])

События последнего времени дают, однако, новые примеры блокады, характерно отличающиеся и от практики предшествующих войн и от положений Лондонской декларации 1909 г. тем, что блокада осуществляется без объявления войны, но и не является вместе с тем так называемой «мирной блокадой» (см. ниже), так

---

[1]) Лондонская декларация 1909 г. потеряла силу в 1916 г. вследствие отказа от нее ряда государств, ее подписавших.

Формальное объявление блокады имело место в ряде случаев в войнах начала XX столетия. Японцы объявили в 1904 г. о блокаде Порт-Артура; Австро-Венгрия—10 августа 1914 г. о блокаде берегов Черногории; Англия и Франция в феврале 1915 г. о блокаде берегов германской Восточной Африки, причем находящимся в портах нейтральным торговым судам был предоставлен льготный срок в четверо суток на выход в море; Япония—27 августа 1914 г. о блокаде Циндао; Англия—22 августа 1915 г. части берегов Малой Азии от о. Самос до границы Египта; Англия и Франция—16 октября 1915 г. некоторых портов Австро-Венгрии, а также берегов нейтральной Албании; Англия и Франция—в июне 1916 г. объявили о блокаде Салоник; Франция—побережья нейтральной Греции, территория которой находилась под контролем англо-французских войск.

как выполняется в связи с фактическим выполнением военных действий.

25 августа 1937 г. японское министерство иностранных дел уведомило державы, что японский флот будет блокировать китайские берега от устья р. Янцзы до порта Сватоу. Аналогичное заявление было сделано командующим японскими морскими силами в Китае адмиралом Хасигава. Японское министерство иностранных дел, делая объявление о блокаде, разъясняло, что блокада является якобы «лишь мерой самообороны против незаконных действий Китая», что она имеет целью «разрушить военную мощь Китая» для того, «чтобы побудить китайцев к пересмотру их позиции и таким образом добиться скорейшего урегулирования создавшегося положения». При этом указывалось, что «мирная торговля третьих держав не пострадает от блокады». Японское морское командование, заявляя, что блокада не распространяется на иностранные суда, вместе с тем оговаривало право японских военных кораблей останавливать и осматривать торговые суда, подходящие к блокируемой зоне, независимо от поднятого на них флага.

5 сентября 1937 г. блокируемая зона была японцами расширена и стала охватывать все китайское побережье от Шанхайгуаня до границы Китая с Индо-Китаем, с исключением из блокируемой зоны Циндао и территорий, арендованных третьими державами. О новых границах блокируемой зоны последовало официальное сообщение японского министерства иностранных дел.

Блокада побережья Китая, являясь непосредственным военным мероприятием против этого государства, затрагивала интересы крупных империалистических государств и в первую очередь Англии и США. Правительства обоих этих государств отказались признать законность японской блокады, мотивируя свой отказ тем, что, согласно международному праву, блокада может быть установлена только после объявления войны; между тем война Японии с Китаем объявлена не была, и, следовательно, блокада установлена быть не должна.

Объявление блокады имело также место в 1937 г. со стороны испанских мятежников в отношении побережья, находящегося под властью испанского правительства. «Незаконность» блокады налицо и в этом случае, так как мятежники не признаны в международном масштабе воюющей стороной, несмотря на попытки Германии, Италии и Португалии протащить в Комитет по невмешательству такое признание. Бесспорная неправомерность блокады в этом случае тем не менее не повлекла за собой противодействия со стороны ряда государств, придерживающихся принципа формального невмешательства в испанские дела и фактически способствующих мятежникам. В частности английским торговым судам официально рекомендовалось английскими властями не заходить в блокируемые порты; английские военные корабли защищали свои торговые суда от нападений мятежников только вне пределов испанских территориальных вод; тем самым косвенно признавалась блокада, и английское правительство своими мероприятиями практически способствовало осуществлению ее.

2. Обстрел с моря незащищенных пунктов

а) 9 Гаагская конвенция 1907 г. «О бомбардировании морскими силами во время войны» запрещала обстрел с моря незащищенных портов, городов, селений, жилищ и строений.[1] Запрещение обстрела не распространялось на сооружения, склады, мастерские и приспособления, которые могли быть использованы для ведения военных действий, в том числе и на военные корабли, находящиеся в гаванях. Такого рода объекты подлежали уничтожению артиллерийским огнем, если это не было достижимо иным способом.

б) Обстрел незащищенного пункта допускался конвенцией в виде исключения в том случае, если местные власти отказались исполнить требование военного корабля, находящегося перед этим пунктом, о разрушении указанных объектов или относительно доставки кораблю необходимого для него продовольствия или припасов.

Обстрел мог быть начат только после оповещения о нем местных властей. Не допускался обстрел незащищенных пунктов в качестве репрессии за отказ уплатить наложенную на них денежную контрибуцию.

в) В случае обстрела должны были быть приняты все меры к тому, чтобы щадить исторические и культурные памятники, госпитали и иные пункты, где сосредоточены больные и раненые, если такие здания и места не служили одновременно военным целям. Жители обязывались обозначать такого рода здания и пункты особыми щитами прямоугольной формы, разделенными по одной из диагоналей на два треугольника, из коих верхний черного цвета, а нижний белого.

г) Воспрещалось отдавать на разграбление города хотя бы и взятые приступом.

Практика войны 1914—1918 гг. привела к несоблюдению воюющими положений 9 Гаагской конвенции.[2] Наиболее развитую форму нападения на незащищенные пункты приобрели в связи с развитием военной авиации.

3. Бомбардирование с воздуха

Еще на 1 Гаагской мирной конференции 1899 г. было воспрещено на пятилетний срок метание снарядов и взрывчатых веществ с воздушных шаров или при помощи иных подобных новых способов.

---

[1] Во время войны 1914—1918 гг., когда воевавшие государства пытались подвести правовую базу под факты обстрела неприятельских городов, встал вопрос о том, что следует понимать под защищенным пунктом и является ли защищенным тот пункт, где квартируют воинские части. До начала войны как Англия, так и Германия придерживались той точки зрения, что такого рода пункты бомбардированию не подлежат. В процессе войны делались попытки расширительного понимания понятия защищенного пункта для оправдания нападений на города.

[2] Не имеющее ранее прецедентов достигло нарушение положений о неприкосновенности незащищенных пунктов в происходящей в настоящее время (1937 г.) борьбе испанского народа с мятежниками и интервентами. Примером этого служит обстрел германскими кораблями Альмерии и воздушные бомбардировки незащищенных испанских городов итальянскими и германскими самолетами.

На 9 Гаагской конференции 1907 г. особой декларацией «О запрещении метания снарядов и взрывчатых веществ с воздушных шаров» были подтверждены положения 1899 г. на срок до окончания 3-й мирной конференции. Декларация утрачивала свою силу как только во время войны к одной из воюющих сторон присоединится государство, не участвовавшее в соглашении.

Декларация 1907 г. многими державами не была ратифицирована и тем самым не приобрела обязательную силу даже и между всеми государствами ее первоначальными участниками. Никогда также не была созвана и 3-я мирная конференция.

В связи с ростом военной авиации и неминуемым ее использованием во время войны, Институт международного права в 1911 г. постановил, что воздушную войну следует считать допускаемой, но с тем, чтобы она не представляла для мирного населения большей опасности, чем война сухопутная или морская.

Во время войны 1914—1918 гг. бомбардирование с воздуха не только военных, но и незащищенных объектов городов и селений приобрело на всех театрах военных действий повседневный характер. [1])

Международная конвенция о воздушных передвижениях 1919 г. не разбирая специально вопросы военного времени, в статье 38 установила следующее: «В случае войны постановления конвенции не стесняют свободы действий договаривающихся государств, безразлично, будут ли они воюющей стороной или нейтральной».

Предоставляя во время войны как воюющим, так и нейтральным свободу действий в воздухе, конвенция косвенно подтверждала установившееся право использования военной авиации.

Вашингтонская конференция по ограничению вооружений 1922 г. постановила разработать специальные положения по так называемому «праву воздушной войны». Проект этих положений был выработан комиссией из представителей США, Великобритании, Франции, Италии, Нидерландов и Японии на Гаагской конференции 1923 — 1924 гг., но утверждения не получил.

Практика войн, происходивших на различных концах земного шара, по окончании мировой войны, показывает дальнейший рост

[1]) Германия проводила теорию правомерности бомбардировки городов, лежащих в пределах театра военных действий. Эта «теория» не выдерживает критики по причине неопределенности границ театра военных действий в современной войне.

Австрийские власти, «щадя памятники искусства», долго не давали разрешения летчикам бомбардировать Венецию; благодаря этому итальянские военные корабли базировались на этот порт с большей безопасностью, чем на другие; запрещение было снято, когда было установлено его оперативная нецелесообразность.

Особо встал вопрос о сбрасывании с воздуха прокламаций. В феврале 1918 г. два английских летчика, сбрасывавшие прокламации в германские окопы, попали в плен и были осуждены на 10 лет тюремного заключения. Английское правительство довело до сведения Германии, что наложенные взыскания за сбрасывание прокламаций выходит за рамки существующего международного права и что, имея доказательства аналогичной деятельности германских летчиков, английские власти будут теперь применять к ним те же меры противодействия. Английские летчики от наказания были освобождены, о чем английское правительство было поставлено в известность.

использования воюющими бомбардировочной авиации как по военным, так и по гражданским объектам.

Особенно широкое применение имеют бомбардировки с воздуха незащищенных объектов в колониальных или в полуколониальных странах, в отношении которых империализм вовсе не считает нужным, даже формально, придерживаться положений международного права. [1])

Запрещение химической войны [2]) и в том числе разбрасывание отравляющих веществ и бактериологических средств с воздушных судов установлено Парижским протоколом 1925 г., заключенным на основе ст. 5 Вашингтонского трактата 1922 г. «Относительно защиты на море во время войны жизни нейтральных и невоюющих и для предупреждения использования во время войны вредоносных газов и химических средств». СССР принял участие в этом Протоколе.

4. Морские кабели во время войны

Конвенция 1884 г. об охране морских кабелей не касается их правового положения во время войны. Обычно принято признавать, что в пределах театра военных действий воюющие могут, если это обусловливается военными надобностями, не только пользоваться кабелями и организовывать помеху переговорам противника, но и разрывать кабели, если последние выведены на свою территорию или на территорию противника; не принимается при этом во внимание, кто является собственником кабеля и пользуются ли кабелем нейтральные государства. Не подлежат без нарушения нейтралитета военному воздействию воюющих те кабели, которые соединяют территории двух нейтральных государств.

5. Мирное население во время войны. Понятие о плене

Международное право противопоставляет мирное население воюющего государства его войскам. Лица, входящие в состав вооруженных сил, делятся на комбатантов (т. е. принимающих непосредственное участие в вооруженных столкновениях или руководящих последними) и на некомбатантов (лица, обслуживающие войска, — интенданты, служители культов и т. п.). Некомбатанты не вправе применять оружие. В случае захвата противником, они подпадают под режим военнопленных. Война ведется лишь против вооруженных сил неприятеля, но не против его мирного населения. [3])

---

1) Например, война с риффами 1924 г., действия японского империализма в Манчжурии и в Китае, Итало-абиссинская война 1935—1936 гг. и т. д.

2) Подробнее о запрещении химической войны см. в книге II настоящего справочника.

3) Положения о больных и раненых во время войны, а также о госпитальных судах см. в книге II настоящего справочника.

Добровольческие отряды мирного гражданского населения, принявшие участие в военных действиях на суше, если они окажутся во власти неприятеля, будут рассматриваться как военнопленные комбатанты, если они: 1) возглавляются лицом, ответственным за их действия, 2) имеют ясно видимый издали отличительный признак, 3) открыто носят оружие и 4) соблюдают законы и обычаи войны. В противном случае они не находятся под защитой международного права. В войне на море гражданские лица, принявшие участие в военных действиях, без законного оформления рассматриваются как пираты.

В современной войне, когда, по самому ее характеру и в результате использования новейших технических средств, стираются грани между фронтом и тылом, трудно вести боевые действия только против вооруженных сил противника. Уже в мировой войне кроме военного плена появился новый институт «гражданского» плена, которому подвергались гражданские лица враждебного государства, оказавшиеся во власти неприятеля.

Плен [1]) является только временным арестом в целях недопущения дальнейшего участия в войне, с пощадой жизни, здоровья и имущества пленных.

Воюющее государство имеет право принять все необходимые меры, чтобы помешать побегу пленных; оно может привлекать пленных к работам, но не имеющим непосредственной связи с военными действиями, оно обязано дать пленным содержание. Бегство пленного не влечет за собой уголовного преследования. В зависимости от условий мирного договора, затраты на содержание военнопленных возмещается государством, к гражданству которого они принадлежат.

Военнопленные могут быть отпускаемы на родину, если они дали подписку о неучастии в дальнейшем в данной войне и если это разрешается законами их страны. Военнопленный, нарушивший данную им подписку и вторично взятый в плен, подлежит суду согласно военно-уголовному праву противника.

Военный плен оканчивается, если военнопленному удалось бежать и перейти границу государства, в котором он содержался, или если он попал к войскам своего государства.

Советский Союз, для которого трудящиеся других стран не являются действительными врагами, даже когда их насильно заставляли вести войну против пролетарского государства, соблюдает все правила гуманного обращения с пленными, поскольку это совместимо с военной безопасностью, и особо выделяет по классовому признаку тех пленных, которые принадлежат к рабочему классу и трудящемуся крестьянству. Практика обращения с военнопленными во время конфликта из-за КВЖД в 1929 г. полностью соответствовала указанным выше положениям.

---

[1]) К законодательству о военном плене относится Приложение к 4 Гаагской конвенции 1907 г., именуемое «Положение о законах и обычаях сухопутной войны» и «Международная конвенция о режиме военнопленных», 1929 год.

6. О парламентерах во время войны

Парламентерами признаются лица, которым поручено своим командованием ведение каких-либо переговоров с неприятельским командованием.

Парламентеры так же, как и лица их сопровождающие, неприкосновенны. Командир части, к которому послан парламентер, не обязан принять его при всех обстоятельствах; он может принять все меры, чтобы воспрепятствовать парламентеру воспользоваться возложенным на него поручением для целей разведки; он имеет право временно задержать парламентера, в случае обнаружения злоупотреблений со стороны последнего. Парламентер теряет свое право на неприкосновенность, если будет доказано, что он воспользовался своим привилегированным положением для подговора к измене или для ее совершения (ст. ст. 33—34 «Положения о законах и обычаях сухопутной войны». 1907 г.).

Внешним признаком парламентера является белый флаг.

7. О шпионах

Шпионами признаются лица, собирающие сведения о действиях противника тайным образом или под ложными предлогами, находясь на территории, занятой неприятелем.

Понятие шпиона противопоставляется понятию разведчика. Шпионами не признаются военнослужащие, проникшие в форменной одежде в расположение неприятельских вооруженных сил для собирания сведений. Шпионы подсудны неприятельским военным судам. Шпион, которому удалось вернуться к своим вооруженным силам, но впоследствии взятый неприятелем, не подлежит ответственности за прежний свой шпионаж и признается военнопленным. С неприятельскими военными разведчиками поступают согласно положений международного права. Они подлежат военному плену (ст.ст. 29—31 «Положения о законах и обычаях сухопутной войны», 1907 г.).

8. О перемирии

Перемирие приостанавливает военные действия по взаимному соглашению воюющих сторон. Если срок перемирия не был установлен, то воюющие могут во всякое время возобновить военные действия с тем, чтобы неприятель об этом был предупрежден заблаговременно, согласно условиям перемирия.

Перемирие может быть общим, т. е. приостанавливающим военные действия на всех фронтах, или местным, когда военные действия приостанавливаются между отдельными частями вооруженных сил и на определенном участке театра.

Войска должны быть своевременно извещены о состоявшемся перемирии. Враждебные действия прекращаются немедленно по объявлении перемирия или же в установленный им срок.

Всякое существенное нарушение перемирия одной из сторон дает право другой стороне отказаться от него и немедленно возобновить военные действия. Нарушение условий перемирия отдельными лицами, действующими по собственному почину, дает только

право требовать наказания виновных и вознаграждение за понесенные потери, если бы таковые были нанесены (ст.ст. 36—41 «Положения о законах и обычаях сухопутной войны», 1907 г.).

НЕКОТОРЫЕ СПОСОБЫ НАСИЛЬСТВЕННОГО РЕШЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ СПОРОВ БЕЗ НЕПОСРЕДСТВЕННОГО ПРИМЕНЕНИЯ ОРУЖИЯ [1])

1. Реторсия

Реторсией называются такие меры, когда государство, в ответ на нарушение своих интересов и не выходя из пределов права, ставит подобные же стеснения государству-обидчику. Примером реторсии может служить таможенная война. Невыгодные тарифные ставки, принятые в одном государстве, вызывают в ответ на это со стороны другого государства, терпящего от повышения таможенных пошлин, такое же, а иногда и более высокое обложение товаров, идущих из первого государства.

2. Репрессалия

Репрессалией в отличие от реторсии называется прямое нарушение права другого государства, выражающееся в тех или других насильственных (незаконных) против него действиях. Примерами репрессалии могут служить: массовая высылка граждан другого государства из пределов своей территории, занятие силой части владений государства, захват его имущества и т. п.

3. Эмбарго

Эмбарго представляет собою арест торговых судов данного государства, находящихся в портах страны, прибегающей к такой мере. Следует отличать эмбарго, как репрессалию, от эмбарго, налагаемого в период, непосредственно предшествующий войне, дабы облегчить захват арестованных судов противника. Эмбарго может быть наложено во время войны и на нейтральные государства (юс ангарие) для принудительного их использования, что налагает на государство, прибегнувшее к такой мере, обязанность возместить убытки собственникам таких судов. Особым видом эмбарго (арэ дэ прэнс) является задержание всех судов в данном порту в целях препятствования распространению каких-либо важных сведений политического характера, которые государство желает скрыть в данный момент.

4. Мирная блокада

Мирная блокада представляет собою вид репрессалии и состоит в блокировании берегов другого государства, с которым блокирующее государство не находится в состоянии войны, с тем, чтобы принудить последнее к совершению того или иного действия.

СССР отрицательно относится к мирной блокаде и в заключенных им договорах считает ее агрессией.

---

[1]) Эти вопросы приводятся здесь только с целью дать терминологию.

КОНВЕНЦИЯ О ПОСТАНОВКЕ ПОДВОДНЫХ, АВТОМАТИЧЕСКИ ВЗРЫВАЮЩИХСЯ ОТ СОПРИКОСНОВЕНИЯ МИН

(8 Гаагская конвенция 1907 г.)

Участники: Аргентина, Австро-Венгрия, Бельгия, Боливия, Бразилия, Болгария, Германия, США, Чили, Китай, Колумбия, Куба, Дания, Доминиканская республика, Эквадор, Испания, Франция, Великобритания, Греция, Гватемала, Гаити, Италия, Япония, Люксембург, Мексика, Черногория, Никарагуа, Норвегия, Панама, Парагвай, Нидерланды, Перу, Персия, Португалия, Румыния, Россия, Сальвадор, Сербия, Сиам, Швеция, Швейцария, Турция, Уругвай, Венецуэла.[1]

Статья 1

Воспрещается:

1) Ставить автоматически взрывающиеся от соприкосновения мины, не закрепленные на якорях, за исключением тех, которые устроены так, что делаются безопасными самое большее спустя один час после того, как тот, кто их поставил, утратит над ними наблюдение.

2) Ставить закрепленные на якорях автоматически взрывающиеся от соприкосновения мины, которые не делаются безопасными, как только они сорвутся со своих минрепов.

3) Употреблять самодвижущиеся мины, которые, не попав в цель, не делаются безопасными.

Статья 2

Автоматически взрывающиеся от соприкосновения мины воспрещается ставить у берегов и портов противника, с единственной целью прерывать торговое мореплавание.

Статья 3

При употреблении автоматически взрывающихся от соприкосновения мин, должны быть приняты всевозможные предосторожности для безопасности мирного мореплавания.

Воюющие обязываются принимать, в пределах возможного, меры к тому, чтобы эти мины делались безопасными спустя ограниченный промежуток времени, а в случаях, когда наблюдение за минами прекратится, обязываются указывать опасные районы, как только это дозволят военные требования, посредством предостережения мореплаванию, о каковом должно быть вместе с сим сообщено правительствам дипломатическим путем.

Статья 4

Всякая нейтральная держава, которая ставит перед своими берегами автоматически взрывающиеся от соприкосновения мины, должна соблюдать те же

---

[1] Конвенцию не ратифицировали: Аргентина, Боливия, Болгария, Чили, Китай, Колумбия, Куба, Доминиканская республика, Эквадор, Греция, Италия, Черногория, Парагвай, Перу, Персия, Португалия, Россия, Сербия, Испания, Швеция, Турция, Уругвай и Венецуэла. Ратифицировали с оговорками: Франция—кроме ст. 2; Германия -кроме ст. 2; Сиам—кроме ч. I, ст. 1; Великобритания—с особой декларацией.

СССР не присоединился к этой конвенции.

правила и принимать те же меры предосторожности, как и те, кои признаны обязательными для воюющих.

Нейтральная держава должна поставить в известность мореплавателей, посредством предварительного предостережения о местностях, где будут поставлены автоматически взрывающиеся от соприкосновения мины. Это предостережение должно быть срочно сообщено правительствам дипломатическим путем.

Статья 5

По окончании войны договаривающиеся державы обязываются сделать все от них зависящее, чтобы снять, каждая с своей стороны, мины, которые они поставили.

Что касается поставленных на якорях автоматически взрывающихся от соприкосновения мин, которые один из воюющих поставил вдоль берегов другого, то об их месте сообщается другой стороне державою, их поставившею, и каждая держава должна в самый короткий срок приступить к снятию мин, находящихся в ее водах.

ЛОНДОНСКИЙ ПРОТОКОЛ 1936 г.

Принимая во внимание, что Трактат об ограничении и сокращении морских вооружений, подписанный в Лондоне 22 апреля 1930 года, был ратификован не всеми его участниками;

что названный Трактат перестанет быть в силе после 31 декабря 1936 г., за исключением его части IV, в которой в качестве установленных правил международного права изложены некоторые правила о действиях подводных лодок по отношению к торговым судам и которая продолжает оставаться в силе без ограничения срока;

что в последнем абзаце статьи 22 указанной части IV заявлено о приглашении высокими договаривающимися сторонами всех других держав выразить свое согласие с этими правилами;

что правительства французской республики и итальянского королевства подтвердили принятие этих правил, вытекающих из подписания указанного Трактата;

что все участники этого Трактата желают, чтобы возможно бо́льшее число держав приняло правила, содержащиеся в указанной части IV в качестве установленных правил международного права;

Нижеподписавшиеся, представляющие свои правительства по принадлежности, согласно упомянутой статьи 22 Трактата, настоящим просят правительство Соединенного королевства Великобритании и Северной Ирландии немедленно сообщить эти правила, при сем приложенные, правительствам всех держав, не подписавших названный Трактат, с приглашением присоединиться к ним окончательно и бессрочно.

ПРАВИЛА

1. В своих действиях по отношению к торговым судам подводные лодки должны сообразовываться с правилами международного права, которыми руководствуются надводные военные корабли.

2. В частности, за исключением случая упорного отказа остановиться после надлежаще сделанного предложения об остановке, или случая действительного сопротивления осмотру или обыску, военный корабль, надводный или подводный, может потопить торговое судно или лишить его возможности плавания лишь в том случае, если он предварительно доставит пассажиров, экипаж и судовые бумаги в безопасное место. В этой связи, судовые шлюпки рассматриваются как безопасное место лишь в том случае, если, при существующем состоянии моря и при существующих условиях погоды, ввиду близости земли или присутствия другого судна, имеющего возможность принять пассажиров и экипаж, обеспечена их безопасность.

Подписано в Лондоне 6 ноября 1936 г. [1])

---

[1]) Протокол и Правила подписаны: Австралией, Великобританией, Индией, Ирландией, Италией, Канадой, Новой Зеландией, СССР, США, Францией, Южно-Африканским Союзом и Японией.

РАЗДЕЛ VI

ВОПРОСЫ МОРСКОЙ ВОЕННОЙ КОНТРАБАНДЫ И ПРИЗОВОГО ПРАВА

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О МОРСКОЙ ВОЕННОЙ КОНТРАБАНДЕ

Международное право признает частную собственность в войне на море подлежащей праву добычи в противоположность принципу неприкосновенности частной собственности в сухопутной войне. Это положение означает, что воюющие в известных условиях имеют право захвата торговых судов и следующих на них грузов.

Неприятельское торговое судно и неприятельский груз, плавающий под неприятельским флагом, бесспорно принадлежит праву морской добычи, т. е. захвату их военным кораблем противника. [1])

Иначе стоит вопрос о торговых судах нейтральных государств. Принципиально нейтральная торговля свободна. Граждане нейтральных государств имеют право вести торговлю не только между собою, но и с воюющими как на суше, так и на море и не только в пределах нейтральной территории, но и на всем театре военных действий.

Однако, военная контрабанда на море подлежит захвату воюющим по признаку недозволенного оказания помощи его противнику со стороны нейтрального, выражающейся в доставке грузов военного значения.

Понятие военной контрабанды ограничивается способностью товара служить для целей войны.

Лондонская декларация 1909 г. разделяла грузы на три категории: абсолютную контрабанду, условную контрабанду и неконтрабанду.

Признаком абсолютной контрабанды являлась способность груза служить исключительно для нужд войны (ст.ст. 22 и 23); условной

---

[1]) Что касается госпитальных судов, то, согласно 10 Гаагской конвенции 1907 г. (см. книгу II настоящего справочника), они не подлежат захвату со стороны воюющего, если используются по прямому своему назначению. Это положение не лишает корабли воюющего права осмотра госпитального судна, если имеется подозрение о нарушении им его обязанностей воздерживаться от участия в военных действиях. При установлении факта использования госпитального судна во вред неприятелю к нему применяется право добычи на общих основаниях.

контрабандой признавались те грузы, которые могли служить как для военных целей, так и для мирных надобностей (ст. 24), наконец, к категории неконтрабанды относились предметы и материалы, которые не могли служить для нужд войны (ст.ст. 27—29). Окончательное установление и изменение списков контрабандных товаров по категориям оставалось правом каждого воюющего государства (ст.ст. 23, 25 и 26); списки предметов военной контрабанды воюющие должны были объявлять для сведения нейтральных.

Предметы военной контрабанды подлежали задержанию (ст.ст. 30—38). Для задержания абсолютной контрабанды было достаточно установить, что груз имеет назначением неприятельскую территорию или территорию, занятую неприятелем, или неприятельские вооруженные силы; условная контрабанда подлежала задержанию в случае предназначения груза для неприятельских вооруженных сил или для управлений неприятельского государства.

Доказательством неприятельского назначения груза считались судовые и грузовые документы. Для абсолютной контрабанды не делались различия, перевозится ли груз непосредственно адресату или же требуется еще перегрузка и переотправка груза сухим путем, т. е. признавался принцип «единства плавания». Условная контрабанда могла быть задержана только, если судно направлялось непосредственно в тот порт, куда адресован груз, и последний не подлежит никаким другим перегрузкам или переотправкам; в этом случае не действовал принцип «единства плавания». Судно, перевозящее предметы военной контрабанды, могло быть задержано в продолжение всего своего плавания также и в том случае, если оно по пути заходило в промежуточные порты; это положение именовалось принципом «непрерывного плавания». Судно не могло быть задержано, если выгрузка контрабандного товара уже состоялась.

Практика войны 1914—1918 гг. привела к полному отказу от диференциации грузов по их качеству на абсолютную, условную контрабанду или неконтрабанду.[1]) Неограниченные цели империалистической войны, стирание граней между фронтом и тылом и взаимная зависимость между ними сделали невозможным делить товары на имеющие только военное значение и могущие быть примененными как для военных, так и для гражданских нужд. Всякий груз, доставленный на территорию воюющего государства, в той или иной степени все же усиливал его военную мощь. **Единственным критерием в определении контрабандного характера груза оставалось его направление к берегам противника**, независимо от того, предназначался ли товар правительственным учреждениям, общественным организациям или частным лицам.[2])

В довоенный период доставка военных материалов воюющему гражданами или организациями нейтрального государства, если она

[1]) После постепенного расширения списка абсолютной контрабанды во время войны, Англия и Франция 7 июля 1916 г. вовсе отказались от Лондонской декларации 1909 г.

[2]) Английское правительственное распоряжение от 7 июля 1916 г. именно так устанавливало признаки контрабандной торговли на море.

не противоречила внутренним законодательным постановлениям воюющего, не запрещалась; но доставка эта совершалась на риск и страх доставлявшего, так как при известных обстоятельствах как судно, так и груз подлежали праву добычи; доставлявший груз утрачивал при этом право на защиту со стороны своего государства.

Во время мировой войны это положение практически получило распространение вообще на всякий товар, направляемый к берегам противника.

Такое положение вещей обусловливалось характером империалистической войны, в которой отношения между воюющими и нейтральными не были самостоятельными, а производными от войны. Само понятие нейтралитета сделалось весьма условным. Нейтральные государства в большей или меньшей степени втягивались в войну на той или иной стороне, в зависимости от их политических и экономических связей с воюющими. В соответствии с такой условностью нейтралитета, нейтральные государства подвергались определенным ограничениям и в частности в их свободе торговли, обусловливаемым войной.

Нейтральные государства ограничивались не только в сношениях с воюющими, но и в отношениях между собой, так как и эти отношения находились в зависимости от войны. В частности такого рода ограничениям подвергалась свобода сообщений между ними по морю, подчинявшаяся праву остановки и осмотра торговых судов военными кораблями воюющих и военными зонами, объявлявшимися воюющими государствами.

2. СПОСОБЫ ПРЕСЕЧЕНИЯ КОНТРАБАНДНОЙ ТОРГОВЛИ НА МОРЕ

Пресечение контрабандной торговли на море во время мировой войны достигалось двумя способами:

а) неограниченными действиями военных кораблей воюющего против всякой морской торговли в определенных районах морского театра, объявлявшихся «военными зонами». Этим мероприятием почти полностью пресекалась сама возможность доставки контрабандных товаров.

б) Действиями по призовому праву, заключавшимися лишь в контроле нейтральной морской торговли и в ее пресечении только в каждом отдельном случае при обнаружении на судне признаков попытки доставить неприятелю контрабандные товары.

3. ДЕЙСТВИЯ ПО ПРИЗОВОМУ ПРАВУ

Соблюдение положений Лондонского протокола 1936 г. об ограничении деятельности подводных лодок против торговых судов может в современной войне заставить воюющих отказаться от неограниченной подводной войны. В этом случае единственным право-

мерным способом борьбы с контрабандной торговлей оставались бы действия по призовому праву.

Действия по призовому праву предусматривают: остановку торгового судна для осмотра, осмотр судна в целях установления права его задержания с последующей конфискацией судна и груза. [1])

Остановка торгового судна

Независимо от того, производится осмотр торгового судна в море или в порту, общий порядок остановки судна и его осмотра остается одинаковым и заключается в следующем. [2])

1) Во время войны всякое торговое судно может быть остановлено военным кораблем воюющего для осмотра в море, но не в нейтральных территориальных водах.

2) Для того чтобы остановить торговое судно, военный корабль, идя на него и подняв свой флаг, дает холостой выстрел в сторону встреченного судна. При этом следует поднять сигнал по международному своду. [3])

3) Для остановки ночью, делая холостой выстрел, необходимо иметь открытыми отличительные и гафельные огни.

4) Если судно, несмотря на сделанный холостой выстрел, не останавливается, то следует послать снаряд под нос уходящего судна. В случае дальнейшего сопротивления остановке дозволяется стрелять и преследовать уходящее судно, чтобы силою принудить его остановиться.

5) Начав стрельбу, рекомендуется первый выстрел делать через судно, между мачтами. Однако, такая льгота необязательна, особенно если останавливаемый пароход имеет преимущество в скорости, благодаря чему он может уйти от преследования.

---

[1]) В условиях современной войны действия по призовому праву вызывают ряд тактических трудностей. Уже во время войны 1914—1918 гг. воюющие практиковали производство осмотра судна в одном из своих портов, куда это судно силою оружия принуждалось зайти. В других случаях заход торгового судна в порт воюющего совершался «добровольно» в связи с необходимостью получения лоцмана для проводки через опасные от мин районы моря. Английские власти, широко применявшие во время войны осмотр торговых судов в своих портах, в иных случаях денежной оплатой компенсировали убытки, понесенные торговым судном в связи с его простоем в порту. В какой бы форме ни проявлялось вынуждение торгового судна заходить в порт воюющего, оно всегда находилось в противоречии с принципом свободы нейтральной морской торговли и вызывало справедливые протесты со стороны нейтральных государств.

Отвод задержанного торгового судна в свой порт для осмотра широко практикуется сейчас испанскими мятежниками и их фашистскими покровителями (1937 г.).

[2]) Излагаемый здесь порядок остановки торгового судна составлен по «Положению о морских призах и инструкции о порядке остановки, осмотра и задержания, а также отвода и сдачи задержанных судов и грузов», изд. Главного Морского Штаба, СПБ, 1914 г.; устанавливая лишь общие основы этого действия, приведенные здесь положения ни в коей мере не заменяют и не исключают соответствующие инструкции, которые могут быть изданы командованием с началом военных действий.

[3]) Военный корабль и особенно подводная лодка при остановке торгового судна, разумеется, должны принимать все меры тактической обороны. По таким соображениям в частности не следует во всех случаях передавать судну приказание остановиться по радиотелеграфу.

6) Всякое судно, которое выразило явное намерение уйти от военного корабля, вследствие чего последний должен был гнаться и употреблять силу для остановки, подлежит задержанию, причем, однако, командиру корабля предоставляется, если он признает необходимым, подвергнуть предварительно остановленное судно осмотру и поступить в дальнейшем сообразно результатам осмотра.

7) Если военный корабль действует на неприятельских морских сообщениях в рамках призового права во взаимодействии с самолетами, то последние могут остановить торговое судно для производства его осмотра кораблем или приказать судну итти в направлении к военному кораблю.

8) Для этой цели самолет, обнаруживший подлежащее осмотру торговое судно, сносится с последним по радиотелеграфу и приказывает судну остановиться или указывает ему курс, на который он должен лечь.

Если судно, несмотря на переданное приказание, не остановится или не изменит курса, самолет делает ему предупреждение по радио или путем сброшенного на палубу пакета о последующем применении оружия. При дальнейшем сопротивлении судна самолет сбрасывает легкую бомбу ему под нос.

Если судно продолжает сопротивляться, то бомбы сбрасываются на его палубу.

9) Если самолет самостоятельно ведет операции на неприятельских морских сообщениях, то предупреждение торгового судна изменить курс и итти в определенный порт производится тем же способом.

10) В случае открытия огня торговым судном по остановившему его кораблю, ранее открытия огня последним и особенно по подводной лодке, судно подлежит уничтожению, как напавшее и, следовательно, как военное или пиратское.

Осмотр торгового судна

1) Осмотр торгового судна имеет целью удостовериться: а) в национальности судна и б) если оно окажется нейтральным, то в соблюдении им нейтралитета.

2) Нейтральные суда, идущие под конвоем своего военного корабля, осмотру не подвергаются. Командир конвоя дает письменно по просьбе командира корабля остановившего судна сведения о числе конвоируемых судов, об их национальности, назначении грузов и об отсутствии на них военной контрабанды. Если командир корабля воюющего имеет основание подозревать, что командир конвоя вводит его в заблуждение или сам был введен в заблуждение, то он сообщает ему свои подозрения. Командиру конвоя одному принадлежит в этом случае право производства проверки. Он должен установить результаты этой проверки протоколом, копия которого передается командиру военного корабля. Если обстоятельства, установленные таким образом, оправдывают по мнению командира конвоя захват одного или нескольких судов, то последние

должны быть лишены охраны конвоя (ст. ст. 61—62 Лондонской декларации 1909 г.)[1]).

3) Национальность судна определяется по законам того государства, под флагом которого судно плавает или на принадлежность к флоту которого оно ссылается.

Судно считается неприятельским, если оно находится под неприятельским флагом или если оно незаконно подняло нейтральный флаг, когда оно обязано плавать под неприятельским.[2]) Судно, носящее нейтральный флаг, но приобретенное у неприятеля, признается все-таки неприятельским в следующих случаях:

а) если переход под нейтральный флаг совершен, когда судно находилось в плавании или в блокированном порту;

б) если есть право выкупа или требование возврата;

в) если условия, которым подчинено право поднятия флага по законодательству носимого флага, не были выполнены;

г) если не доказано, что судно приобретено нейтральными лицами до получения ими сведений о начале войны;

д) если будет установлено, что переход судна под нейтральный флаг, хотя и совершенный до начала военных действий, имел целью избежать последствий, вызываемых характером неприятельского судна;

е) когда акт о купле-продаже не находится на судне и при этом последнее утратило свою неприятельскую национальность менее, чем за шестьдесят дней до начала военных действий;

ж) когда купля-продажа совершена менее, чем за тридцать дней до начала военных действий или раньше этого срока, но если при этом она была совершена неполно или несогласно с законодательством подлежащих государств или если распоряжение судном и прибылями от него остались в прежних руках (ст. ст. 55, 56).[3])

---

[1]) Британское правительство не признает освобождения от осмотра конвоируемых судов.

[2]) Статья 57 Лондонской декларации 1909 г. устанавливала определение национальности судна исключительно по признаку носимого им флага. Ввиду частого злоупотребления нейтральными флагами со стороны германских судов во время войны 1914—1918 гг. Англия, а за нею и другие страны Антанты в октябре 1915 г. отказались от ст. 57 Лондонской декларации. Критерием для установления национальности торгового судна с этого времени стала исключительно национальность собственника судна.

[3]) Во время Крымской войны 1854—1855 гг. несколько русских торговых судов, находившихся за границей, были проданы лицам нейтральной принадлежности. Франция считала эту сделку незаконной, как совершенную в целях сокрытия действительной национальности судов, и признала за своими крейсерами право их захвата в качестве призов.

Ряд аналогичных случаев имел место и во время войны 1914—1918 гг. Так, например, германские пароходы «Томми» и «Ротерсланд» 1 августа 1914 г. были проданы английской пароходной компании путем телеграфных сношений, когда сами эти суда находились в Балтийском море и были под угрозой захвата их русскими кораблями. 5 августа 1914 г., т. е. через два дня после объявления войны между Германией и Англией, оба судна оказались в английских портах, где они были захвачены английскими властями. Английский призовой суд признал совершенную 1 августа сделку незаконной, основываясь на том, что на судах не было документов о купле-продаже, а также, что в момент захвата эти суда продолжали еще носить германский флаг.

4) Судовые документы, если они исправны и законны, являются единственным правовым признаком, определяющим национальность торгового судна. Главнейшие судовые документы следующие: корабельная крепость или судовое свидетельство, устанавливающее право собственности на судно; патент на плавание или свидетельство о приписке к известному порту; последнее, законно удостоверенное, вполне определяет национальность судна; поэтому, если капитан судна может представить свидетельство о приписке к порту, то нет необходимости продолжать дальнейший осмотр документов. Если же такого свидетельства нет, то другие документы могут также служить для удостоверения национальности судна, а именно: свидетельство о постройке судна, мерительное свидетельство, удостоверение на годность к плаванию, судовой журнал, машинный журнал, санитарный журнал, радиотелеграфный журнал, санитарный патент, свидетельство на право пользования радиотелеграфом и т. п. [1]).

В случае возникновения сомнений в действительной национальности судна и в судовых документах, [2]) представленных его капитаном военному кораблю, распознать принадлежность судна к флагу того или иного государства можно окончательно по совокупности следующих дополнительных признаков:

а) поднятый на судне кормовой флаг;

б) название судна и порт приписки, написанные на кормовом подзоре или на носовой части борта;

в) марки пароходной компании, накрашенные на трубе или на ином месте;

г) надписи на частях корпуса или механизмов, указывающие место постройки судна;

д) судовая роль или список экипажа и личные документы экипажа;

е) список пассажиров и их личные документы, по которым можно в известной мере установить порт отхода судна;

ж) путевая карта с нанесенной на ней прокладкой;

з) судовой журнал.

5) Соблюдение нейтралитета торговым судном будет считаться нарушенным, если будет установлено, что судно везет военную контрабанду или если оно имеет неприятельское назначение.

6) К перевозке контрабанды приравниваются противные нейтралитету услуги, оказываемые судном воюющему, как-то: перевозка лиц, входящих в состав вооруженных сил, передача сведений в интересах неприятеля и т. п. (ст. ст. 45—47).

Противные нейтралитету услуги имеют два вида — более легкий и более серьезный: первый имеет место если: а) судно совершает плавание специально для перевозки отдельных пассажиров, входящих в состав вооруженных сил неприятеля или для передачи све-

---

[1]) Наименование некоторых главнейших судовых документов на различных языках см. ниже в приложении.

[2]) Опыт войны 1914—1918 гг. показывает, что капитаны торговых судов воюющих, хотя и маскировались во время плавания нейтральными флагами, но по большей части представляли при осмотре судна военным кораблем законные документы, очевидно опасаясь репрессии за представление фальшивых бумаг.

лений; б) если оно заведомо для собственника, для лица, зафрахтовавшего судно, или для капитана перевозит неприятельский военный отряд или одно или несколько лиц, которые во время плавания оказывают прямое содействие операциям противника. В этом случае судно подвергается тем же последствиям, как нейтральное судно, перевозящее военную контрабанду. Исключение составляет случай, когда будет доказано, что судно не знало о начавшихся военных действиях или если его капитан, после того как узнал об открытии военных действий, еще не имел возможности высадить перевозимых людей. Судно считается безусловно осведомленным о войне, если оно вышло из неприятельского порта после начала военных действий или из нейтрального порта, властями которого судно было оповещено о войне (ст. 45) или когда судно имеет исправно действующую радиостанцию, обслуживаемую необходимым личным составом.

Ко второму случаю относится: а) прямое участие судна в военных действиях; б) судно находится под начальством или под контролем агента, помещенного на судне неприятельским правительством; в) судно целиком зафрахтовано неприятельским правительством; г) судно в данный момент исключительно привлечено к перевозке неприятельских войск или к передаче сведений в интересах неприятеля. В этом случае с судном поступают как с неприятельским (ст. 46).

7) Свойства и назначение груза, определяемые соответствующими документами, решают дальнейшую судьбу судна и груза. Документы на груз могут быть различных видов в зависимости от вида договора на перевозку груза между его собственником и собственником судна [1]).

Все законодательства, в том числе и советское, признают два вида договоров на морские перевозки: 1) цертепартия (гартер, charter party), по которой собственнику груза собственник судна предоставляет за вознаграждение (фрахт) все судно, часть его или определенное судовое помещение для перевозки груза; 2) перевозка по коносаментам, при которой собственник груза вверяет собственнику судна или его представителям в лице соответствующей конторы, агента или капитана судна свои грузы для доставки их в пункты назначения за определенное вознаграждение (фрахт).

Договор цертепартии оформляется документом, который также носит название цертепартия; договор на перевозки по коносаментам—выдачей коносаментов.

В международном торговом мореплавании применяются разнообразные типовые цертепартии, содержание которых зависит от рода груза и от направления перевозок. Но во всяком случае в каждой цертепартии имеются данные: о владельце парохода, о национальности судна; о владельце, о роде и количестве груза, из чего можно заключить о национальности груза, и о том, является ли дан-

[1]) По «Справочнику судоводителя морского торгового флота», Гострансиздат 1935 г. Раздел «Основные сведения из морского законодательства», стр. 331—341.

ный груз военной контрабандой или нет; о пункте назначения груза, также позволяющем судить о его контрабандном или неконтрабандном характере.

Перевозки по цертепартии подразделяются на: «тайм чартер», когда судовладелец предоставляет фрахтователю свое судно для перевозки грузов на определенный срок, обычно не больше одного года, и «рейсовый чартер», который заключается только на определенный рейс.

Коносаменты могут выписываться в нескольких экземплярах, но перевозчиком или его доверенным агентом или капитаном к перевозке определенного груза, и обязательство выдать этот груз, доставив его по назначению. Если на судне перевозятся различные грузы, то оформление их перевозки может быть произведено по нескольким коносаментам. Общий же перечень всех грузов, находящихся на данном судне, может быть найден в «реестре погруженных предметов». Коносамент имеет три основных назначения: 1) он является доказательством заключения договора о морской перевозке и его условий; 2) служит распиской, удостоверяющей получение груза перевозчиком от грузоотправителя; 3) имеет значение товаро-распорядительного документа, в связи с чем все сделки с грузом совершаются посредством сделок с коносаментом.

Коносаменты могут выписываться в нескольких экземплярах, но один экземпляр всех коносаментов во всех случаях должен находиться на судне при перевозимом грузе.

Согласно ст. 82 Кодекса торгового мореплавания СССР 1929 г., в каждом коносаменте должно быть обозначено: название судна, если груз должен быть перевезен на определенном судне; наименование перевозчика; место погрузки груза; наименование отправителя; место назначения или, в случае договора цертепартии,—место назначения или направления судна; наименование получателя (именной коносамент) или указание, что коносамент выдан приказу отправителя, либо наименование получателя, с указанием, что коносамент выдан его приказу (ордерный коносамент) или указание, что коносамент выдан на предъявителя (коносамент на предъявителя); наименование груза и имеющиеся на нем марки, а также число отдельных мест, либо их вес или объем; фрахт и другие, причитающиеся перевозчику платежи, либо указание, что фрахт должен быть уплачен, согласно условий, изложенных в цертепартии или в другом документе, либо указание, что фрахт полностью уплачен; время и место выдачи коносамента; подпись перевозчика или капитана.

Короче говоря, из коносаментов можно во всех случаях почерпнуть следующие сведения: фамилию или название судовладельца, фамилии или названия грузоотправителя и получателя; порт, в котором груз погружен; порт или местность, где он должен быть выгружен; перечисление погруженных предметов, их количество, особые приметы на тюках и упаковке; место и день выдачи коносаментов.

Коносаменты могут быть выданы и при перевозках по цертепартии, в частности, когда зафрахтована лишь часть судна. Наоборот,

перевозка может быть оформлена только чертепартией без коносамента, когда судно было нанято целиком.

Именные коносаменты выдаются в тех случаях, когда груз уже продан и направляется в адрес покупателя.

Ордерные коносаменты предусматривают право на получение груза по приказу отправителя или получателя, при этом в случае передачи груза заранее определенному лицу держатель коносамента обозначает в тексте именной надписи на коносаменте, кому именно он передает право на получение груза.

Третий вид коносамента — это **коносамент на предъявителя.**

Наконец, существует еще специальный вид коносамента — **прямой** или сквозной коносамент. Он выдается в том случае, когда между пунктом назначения груза и пунктом его отправления нет прямого сообщения и груз перевозится с перегрузками, без участия в них владельца груза.

Предприятия, поддерживающие линейное судоходство, выдают линейные коносаменты, отличающиеся от прочих лишь упомянутыми в них некоторым иным распределением ответственности между судовладельцем и владельцем груза.

Под долевыми коносаментами или **деливри-ордер** подразумеваются коносаменты, позволяющие передавать груз покупателям по частям прямо с борта судна.

Документами, служащими для перевозчика письменными доказательствами качества и состояния груза, принятого к перевозке, являются: погрузочный ордер, штурманская расписка, грузовая книга и манифест.

П о г р у з о ч н ы й о р д е р выписывается агентом на основании заявления, поданного грузоотправителем о перевозке груза. Погрузочный ордер содержит в себе следующие данные: порт назначения, название груза, число мест, с указанием их марок и знаков. При принятии груза судовая администрация составляет на ордере штурманскую расписку, в которой указывается, что поименованный в погрузочном ордере груз на судно принят, указывается начало и конец погрузки и состояние груза. Один экземпляр погрузочного ордера с штурманской распиской остается на судне, второй передается в агентство, третий выдается грузоотправителю. На основе погрузочного ордера и штурманской расписки выписываются коносаменты.

Погрузочные ордера вносятся на судне в грузовую книгу; в ней отмечаются марки, количество мест, род упаковки, содержимое грузов, с указанием, где груз помещен.

Агентство с своей стороны составляет так называемый м а н и ф е с т, который представляет собою опись всех товаров, погруженных на судно. Манифест составляется на основании выписанных коносаментов и представляет собою сводку всех коносаментов. Манифест, как документ, имеет значение главным образом для агентства, для фирмы, принимающей грузы, и для таможни.

Для суждения о свойствах и назначении груза, находящегося на судне, кроме перечисленных документов некоторую пользу могут принести документы самого судна, переписка разного рода и т. п.

8) Совокупность следующих признаков позволяет в сомнительном случае окончательно установить назначение груза:

а) путевая карта с нанесенной на ней прокладкой;

б) судовой журнал судна;

в) соответствие или несоответствие свойств груза предъявленным документам;

г) список пассажиров и их личные документы, по которым до некоторой степени можно установить назначение судна.

9) Процедура осмотра судна в основном заключается в следующем: [1]

а) Для осмотра назначается специальная партия в составе одного командира, одного или двух младших командиров и нескольких бойцов, вооруженных огнестрельным оружием. Полезно иметь в их числе специалистов хозяйственной службы и электромеханической части. Полезно также заранее условиться о некоторых простых условных сигналах со своим кораблем (флажком, веслом и т. п.). Количество посылаемой для осмотра партии зависит от численности личного состава корабля и размеров остановленного судна.

б) Спустив шлюпку и отправив на ней партию, назначенную для осмотра, военный корабль в течение всего осмотра держится так, чтобы видеть свою шлюпку и следить за всем происходящим на осматриваемом судне. [2]

в) Подходя к борту остановленного судна, на шлюпке замечают название судна и порт его приписки. Войдя на палубу судна, партия занимает все проходы на палубе, ведущие к месту переговоров командира партии с капитаном судна. Немедленно по выходе на палубу судна на нем закрывается радиорубка и штурманская рубка, и к ним приставляются бойцы для охраны. Осмотр документов и судна производится командиром партии, сопровождаемым одним или двумя бойцами; младший командир во время осмотра остается на верхней палубе судна и следит за всем происходящим на палубе, за шлюпкой и за сигналами своего корабля.

г) Осмотр начинается со следующих предложений капитану судна: 1) назвать имя и национальность своего судна; 2) назвать порт назначения и откуда судно вышло; 3) назвать имя и национальность капитана судна; 4) представить все документы о судне, грузе, экипаже и пассажирах, а также вахтенный журнал и путевую карту.

---

[1]) Излагаемый здесь порядок осмотра торгового судна, составленный по «Инструкции 1914 г.», не исключает и не заменяет собою специальные инструкции, которые могут быть даны командованием специально по этому вопросу во время военных действий.

[2]) Разумеется, при этом военный корабль принимает все меры тактической обороны. Полезно следить за остановленным судном, не начал ли он передавать какие-либо радиосигналы и в положительном случае приказать ему под угрозой оружия прекратить радиопередачу.

Когда, по соображениям оперативного или тактического характера, признается опасным продолжительное пребывание на одном и том же месте корабля, остановившего судно, процедура осмотра документов может быть перенесена на корабль; в этом случае капитан судна и другие лица экипажа, которые будут полезны для дачи показаний, могут быть временно перевезены на корабль, а оставленное судно лишается возможности радиотелеграфирования.

д) Приступая к осмотру документов, командир партии обращает особое внимание на вахтенный журнал и путевую карту, стараясь определить все обстоятельства плавания, на счислимое место судна на карте и на последние записи в вахтенном журнале.

е) Рассматривая документы о национальности судна, командир партии замечает порт приписки, номер по регистратору, имена и национальность владельцев, место и время постройки судна, а также, не было ли оно куплено у неприятельских граждан, с целью прикрыть неприятельскую собственность.

ж) Рассматривая документы о грузе, командир партии определяет род и количество товаров, место, откуда и куда они пересылаются, а главное — имена и национальность отправителей и получателей грузов.

з) Рассматривая документы о составе экипажа и пассажиров, командир партии должен узнать национальность и классовую принадлежность этих лиц, стараясь определить, нет ли в их числе неприятельских военных, в целях последующего задержания этих лиц.

и) Для установления подлинности и законности документов командиру партии следует сопоставлять данные отдельных документов между собою, проверяя их вопросами, задаваемыми капитану и другим лицам из состава экипажа, а также могущими быть найденными на судне другими признаками, например: клеймами фирм на грузе, заводскими марками и надписями на частях судна и на его механизмах и т. д.

к) Рассматривая судовые документы, командир партии предлагает капитану представить кроме того имеющуюся у него почту с целью нахождения переписки между неприятельскими властями, а также всякие пакеты, адресованные в неприятельские порты.

л) Командир партии отмечает у себя все представленные ему документы и записывает все, что может быть наиболее необходимым.

м) Если представленные документы вызывают сомнение в смысле их возможной подложности, командир партии производит осмотр каюты капитана, штурманской рубки, радиорубки, кают помощников капитана и других помещений судна, в целях нахождения настоящих судовых документов.

н) В случае сомнения в верности сведений, полученных при рассмотрении документов и необнаружении иных документов, командир партии приступает к осмотру всего судна.

о) Во время осмотра внутренних помещений командир партии требует присутствия капитана судна или, в крайнем случае, старшего помощника.

п) Присутствующий при осмотре капитан судна или его заместитель обязан, по требованию командира партии, открывать все замки и помещения и давать указания относительно какого груза следует соблюдать особую осторожность при осмотре. В случае отказа капитана открыть помещение, судно подлежит задержанию.

р) Осмотр судна прекращается, когда командир партии убедится, что судно нейтральное и не имеет неприятельского назначения; каждый предмет, который был перенесен во время осмотра, по воз-

можности скоро и осторожно должен быть поставлен на место, сообразно указаниям капитана.

с) Окончив осмотр, командир партии записывает в судовом журнале на русском языке время и место осмотра (широта и долгота), название своего корабля и результат осмотра. Запись может быть сделана, например, по следующей форме:

«19. . . года (месяц и число) в широте и долготе (такой-то), корабль (такой-то) под командой (такого-то) остановил судно под нейтральным (таким-то) флагом. По осмотре оказалось, что судно носит название (такое-то), судовые документы (переименовать) найдены в порядке и неприятельского назначения судна или груза не обнаружено. Осмотр продолжался (столько-то времени).

Подпись осматривавшего командира.

т) Перед оставлением судна командир партии предлагает капитану судна дать письменное (по возможности на его родном языке, а для языков с иероглифической письменностью — на одном из европейских) удостоверение в том, что он никаких претензий не имеет; или же, если у капитана есть какая-нибудь жалоба, — предлагает изложить ее в письменном виде.

у) Съезжая с судна, командир партии уведомляет капитана, что дозволение продолжать путь будет дано по рассмотрении документов командиром корабля, остановившего судно. О всем осмотренном и виденном командир партии составляет подробный отчет.

ф) Если судно подлежит задержанию, то командир партии дает знать об этом сигналом на свой корабль и возвращается на него, взяв с собою документы, капитана судна и других лиц, показания которых могут быть необходимы.

Задержание торгового судна

1. Задержанию подвергаются торговые суда и грузы, могущие подлежать конфискации в качестве призов, т. е.:

а) неприятельские торговые суда и все находящиеся на них предметы, кроме предназначенных для собственного употребления экипажа и пассажиров;

б) нейтральные суда: когда будет доказано их неприятельское назначение; когда выполняются противные нейтралитету услуги неприятелю, если не будет доказано, что капитану судна не было известно о начавшихся военных действиях; когда суда застигнуты в нарушении блокады и не будет доказано, что установление блокады оставалось капитану неизвестным;

в) торговые суда воюющего, отбитые от захватившего их противника (так называемые репризы).

2. Кроме того, торговое судно подлежит задержанию еще и в следующих случаях:

а) если не окажется судовых документов, в особенности тех, по которым можно определить национальность судна и проверить обстоятельства его плавания;

б) если судовые документы будут кем-либо из экипажа судна брошены за борт или уничтожены каким-либо другим способом;

в) если в числе документов окажутся такие, которые заставят подозревать, что судно неприятельское;

г) если командир партии придет к убеждению, что представленные ему документы фальшивые;

д) если из документов видно, что судно куплено нейтральным приобретателем у неприятельских граждан и имеется основание предполагать, что совершена фиктивная продажа с целью прикрыть неприятельскую собственность;

е) если при остановке судна или при его осмотре было оказано сопротивление со стороны капитана судна или экипажа.

3. При условии объявления военной контрабандой всякого товара, доставляемого противнику, груз нейтрального торгового судна подлежит задержанию в качестве приза, когда будет установлено неприятельское его назначение.

4. Неприятельское назначение нейтрального судна и груза признается окончательно доказанным в следующих случаях:

а) когда груз по документам предназначен для выгрузки в порту неприятеля, независимо от адресата, или когда он поставляется неприятельским вооруженным силам;

б) когда судно должно заходить только в неприятельские порты или же когда оно должно зайти в неприятельский порт или присоединиться к вооруженным силам неприятеля, прежде чем притти в нейтральный порт, на который написаны грузовые документы (ст. 31 Лондонской декларации 1909 г.).

5. Подлежащие безоговорочно задержанию следующие грузы:

а) неприятельские грузы, перевозимые на неприятельских судах;

б) неприятельские и нейтральные грузы, находящиеся на нейтральных судах, которые нарушили свой нейтралитет, т. е. на судах, принявших участие во враждебных действиях неприятеля, оказавших вооруженное сопротивление остановке, осмотру или задержанию, и на судах, застигнутых при нарушении блокады;

в) нейтральные грузы, находящиеся на неприятельских судах, имеющих неприятельское назначение.

6. Задержание нейтрального судна не может быть осуществлено за перевозку контрабанды, совершенную ранее и в данное время уже законченную. Нейтральное судно, которому удалось перевести контрабанду неприятелю с ложными бумагами и этот факт может быть доказан, может быть задержано за перевозку такой контрабанды, если оно встречено прежде окончания обратного рейса.

7. Процедура задержания судна заключается в следующем: [1])

а) при принятии решения о задержании судна на корабле (в порту) составляется комиссия, которая обо всем производившемся при осмотре составляет подробный протокол и представляет его на

---

[1]) Излагаемый здесь порядок задержания судна, составленный по «Инструкции 1914 г.», не заменяет собою и не исключает специальные инструкции, которые могут быть изданы по этому вопросу командованием во время войны.

7*

утверждение командира корабля (старшего морского начальника в порту).

б) в написанном на русском языке протоколе должно быть подробно обозначено: национальность; род и название судна; имена капитана и владельцев; число команды и пассажиров и их национальность; все обстоятельства, которыми сопровождался осмотр документов и судна; все сведения о грузе и обо всем, что было найдено на судне; все показания капитана и других опрошенных лиц;

в) содержание протокола переводится капитану и ему может быть предложено подписать протокол (не обязательно); во всяком случае на протоколе должна быть сделана пометка, что он был прочитан и переведен капитану.

Протест капитана (в письменной форме), если такой будет, должен быть приложен к протоколу, и разногласия разъяснены в самом протоколе.

г) Командир корабля (старший морской начальник в порту) утверждает протокол и разрешает вопрос о задержании судна или груза.

Решение о задержании судна обусловливается причинами, изложенными выше.

д) При задержании торгового судна подвергаются описи и опечатанию оказавшиеся на судне документы и задерживаются вместе с судном его капитан и другие лица экипажа, показания которых, по мнению командира корабля, могут оказаться необходимыми для выяснения дела при рассмотрении его в порядке, установленном для дел о призах.

е) Для доставки судна в свой порт назначается призовая команда из состава экипажа корабля, задержавшего судно. Состав призовой команды зависит от численности экипажа корабля, размеров судна, количества на нем людей и расстояния от места задержания до своего порта. Во всяком случае, в составе призовой команды должен находиться один опытный командир и такое количество бойцов, которое обеспечило бы охрану внутри судна и его движение.

Для доставки задержанного судна в свой порт могут быть использованы и самолеты, которые по радио и с угрозой бомбардирования при неисполнении могут указывать судну курсы. [1])

ж) В случае штормовой погоды или другой крайней необходимости приз может быть приведен в нейтральный порт, согласно ст.ст. 21—23 13 Гаагской конвенции 1907 года. При отсутствии крайней необходимости или, если приз не будет уведен после того, как это условие прекратилось, нейтральное государство обязано освободить приз, прибегая в случае надобности к силе. Нейтральное государство может разрешить призу доступ, если он приведен в порт для того, чтобы оставаться под секвестром в ожидании решения призового суда.

---

[1]) Во время войны 1914—1918 гг. такой пример имел место в действиях германского вспомогательного крейсера «Вольф» и состоящего при нем самолета «Вельфхен».

Уничтожение судна (приза)

1. Задержанное нейтральное судно, как правило, не должно быть уничтожаемо взятелем, а доставлено в порт в целях дальнейшего использования приза и для того, чтобы было вынесено правомерное решение о законности задержания.

2. Однако задержанное нейтральное судно может быть уничтожено взятелем в следующих случаях:

а) когда невозможно сохранить задержанное судно вследствие его дурного состояния;

б) когда является опасность, что судно будет отбито неприятелем;

в) когда задержанное судно крайне малоценно и отвод в порт вызывает большую трату времени и топлива;

г) когда отвод является затруднительным вследствие отдаленности своих портов;

д) когда отвод задержанного судна может быть сопряжен с опасностью для военного корабля или для успеха операции, которой последний в это время занимается;

е) при невозможности выделить из состава корабля призовую команду, необходимую для отвода судна в порт. [1])

3) До уничтожения судна должны быть приняты все меры для обеспечения безопасности лиц, на нем находящихся; все судовые документы и другие предметы, могущие быть полезными для судебного разбирательства правомерности задержания судна, должны быть перенесены на военный корабль.

4) Взятель, который уничтожил нейтральное судно, должен ранее всякого судебного разбирательства о законности задержания судна доказать, что он действовал так лишь ввиду исключительной необходимости.

5) При уничтожении судна подлежат задержанию, если обстановка позволяет, капитан судна и другие лица экипажа, которые могут быть необходимы для выяснения дела при его разбирательстве, а также те лица из состава экипажа и пассажиров, которые могут сообщить неприятелю ценные сведения об операциях, ведущихся на театре.

---

[1]) Примеры уничтожения призов встречались в целом ряде войн. Во время Франко-прусской войны 1870—71 гг. германские суда «Лудвиг» и «Форверст» были сожжены французами вследствие невозможности выделить призовые команды; по той же причине немцы уничтожили французское судно «Макс». Во время Русско-японской войны 1904—05 гг. русские крейсеры уничтожили несколько неприятельских и нейтральных судов в Тихом океане ввиду невозможности их доставить в порт из-за дальности расстояния и опасности нападения противника. По причине удаленности своей базы американский крейсер уничтожил три испанских судна во время войны 1898 г. Германские подводные лодки, действовавшие на морских путях Англии в империалистическую войну, не имели возможности выделять призовые команды, а без уничтожения призов практически операции против английской морской торговли не могли бы привести к каким-либо положительным результатам. Германские крейсеры адмирала Шпее уничтожали призы, так как доставка их в германские порты была невозможна и по расстоянию и по военной обстановке.

Конфискация судна

1. По приводе задержанного судна в свой порт оно сдается военно-морскому командованию, с представлением последнему всех документов. Командование, по вскрытии подвергшихся опечатанию документов, распоряжается приемом, описью и сохранением сданного ему имущества, а в случае неотложной необходимости продажею с публичных торгов тех предметов из состава сего имущества, которые по своему состоянию или свойству не допускают хранения. При этих действиях могут присутствовать и делать свои заявления капитан задержанного судна и лица из его экипажа.

2) При отсутствии в порту привода военно-морского начальника его обязанности в отношении задержанного судна выполняются местными портовыми властями.

3) О приводе задержанного судна в порт подлежащее начальство извещает ближайший призовой суд и передает в его распоряжение все относящиеся к делу документы и предметы.

4) Конфискация задержанных судов и грузов совершается по постановлению призового суда. Конфискация захваченных неприятельских военных кораблей производится по распоряжению высшего командования.

5) О законности задержания судна и груза решают во всех случаях национальные призовые суды, согласно законодательству страны взятеля.

Внутригосударственные законы определяют состав призовых судов, ход разбирательства и призовые нормы, на основании которых они должны постановлять свои решения.

6) Если задержание судна не признано законным призовой юрисдикцией или если без передачи дела суду задержание было отменено, то заинтересованные лица имеют право на вознаграждение за убытки.

7) Согласно 1 Гаагской конвенции 1907 г. должна быть установлена высшая судебная инстанция «Международная призовая палата» с кассационными функциями. Конвенция эта ратифицирована не была, и вопрос о международной призовой палате остается открытым.

ЛОНДОНСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ 26 ФЕВРАЛЯ 1909 Г. О ПРАВЕ МОРСКОЙ ВОЙНЫ

Участники: Германия, США, Австро-Венгрия, Испания, Франция, Великобритания, Италия, Япония, Нидерланды, Россия.

Глава 1. О блокаде во время войны

Статья 1

Блокада может быть применяема лишь к портам и берегам, принадлежащим неприятелю или им занятым.

Статья 2

В согласии с Парижской декларацией 1856 г. блокада, чтобы быть обязательной, должна быть действительной, т. е. поддерживаться силой, достаточной для фактического воспрепятствования доступа к неприятельскому побережью.

Статья 3

Вопрос о действительности блокады есть вопрос факта.

Статья 4

Блокада не считается снятою, если блокирующие силы временно удалятся вследствие непогоды.

Статья 5

Блокада должна быть применяема беспристрастно к различным флагам.

Статья 6

Начальник блокирующей силы может давать военным кораблям разрешение войти в блокируемый порт и затем из него выйти.

Статья 7

В случае бедствия, удостоверенного какой-нибудь властью блокирующих сил, нейтральное судно может войти в блокируемую местность и затем из нее выйти под условием не оставлять и не брать там никакого груза.

Статья 8

Блокада, чтобы быть обязательною, должна быть объявлена, согласно ст. 9, и оповещена, согласно статей 11 и 16.

Статья 9

Объявление о блокаде делается или блокирующей державой или же действующими от ее имени морскими властями.

Оно определяет:

а) день начала блокады;

б) географические границы блокируемого побережья;

в) срок, даваемый нейтральным судам для выхода.

Статья 10

Если блокирующая держава или действующие от ее имени морские власти не сообразуются с указаниями, которые во исполнение постановлений пунктов 1 и 2 статьи 9 они должны были внести в объявление о блокаде, то это последнее признается недействительным, и для того, чтобы блокада возымела законные последствия, необходимо новое объявление.

Статья 11

Объявление о блокаде оповещается:

1) нейтральным державам—державой блокирующей, посредством сообщения, обращенного к самим правительствам или к аккредитованным при ней их представителям;

2) местным властям—начальником блокирующей силы. Власти же эти, со своей стороны, известят о блокаде, в возможно непродолжительном времени, иностранных консулов, исполняющих обязанности в порту или на побережье, подвергающихся блокаде.

Статья 12

Правила, касающиеся объявления и оповещения о блокаде, применяются также и в тех случаях, когда блокада будет расширена в своих пределах или, после снятия ее, возобновлена.

Статья 13

Добровольное снятие блокады, равно как и всякое сокращение ее действия, должно быть оповещено порядком, предписанным статьей 11.

Статья 14

Возможность захвата нейтрального судна за нарушение блокады обусловливается действительной или предполагаемой осведомленностью его о блокаде.

Статья 15

Осведомленность о блокаде предполагается, при отсутствии доказательств противного, в том случае, если судно вышло из нейтрального порта уже после оповещения о блокаде, сделанного в надлежащее время той державе, от которой зависит данный порт.

Статья 16

Если судно, приближающееся к блокированному порту, не знало о существовании блокады, или нельзя предполагать, что оно о ней знало, то оповещение должно быть сделано самому судну через посредство офицера одного из судов блокирующей силы. Это оповещение должно быть занесено в судовой журнал с означением его дня и часа, равно как и географического положения судна в данный момент.

Нейтральное судно, выходящее из блокированного порта, должно быть свободно пропущено в том случае, если, по небрежности начальника блокирующей силы, местные власти не были оповещены об объявлении блокады или если в сообщенном им объявлении не было указано срока.

Статья 17

Захват нейтральных судов за нарушение блокады может быть осуществлен лишь в районе действия военных кораблей, на которые возложено обеспечение действительности блокады.

Статья 18

Блокирующие силы не должны преграждать доступ к нейтральным портам и берегам.

Статья 19

В том случае, если судно направляется в данный момент в порт неблокированный, каково бы ни было последующее назначение судна или его груза, нарушение блокады не признается доказанным в достаточной мере для законности захвата судна.

Статья 20.

Судно, в нарушение блокады вышедшее из блокированного порта или сделавшее попытку выйти из него, остается подлежащим захвату до тех пор, пока продолжается преследование его одним из кораблей блокирующей силы. Если преследование прекращено или если блокада снята, то захват его не может быть уже осуществлен.

Статья 21

Судно, признанное виновным в нарушении блокады, конфискуется. Точно так же конфискуется и его груз, если только не доказано, что в момент его погрузки лицо, ее производившее, не знало и не могло знать о намерении нарушить блокаду.

Глава II. О военной контрабанде

Статья 22

Почитаются по праву военной контрабандой нижеследующие предметы и материалы, именуемые контрабандой абсолютной:

1) всякого рода оружие, включая и охотничье, а также и отдельные принадлежащие к нему части;
2) снаряды, заряды и патроны всякого рода и отдельные принадлежащие к ним части;
3) порох и взрывчатые вещества, специально употребляемые на войне;
4) пушечные станки, ящики, передки, фургоны, полевые кузницы и отдельные принадлежащие к ним части;
5) предметы, специально относящиеся к военному обмундированию и снаряжению;
6) специально-военная упряжь всякого рода;
7) верховые, обозные и вьючные животные, могущие служить для войны;
8) предметы лагерного снаряжения и отдельные принадлежащие к ним части
9) брони;
10) военные корабли и шлюпки и отдельные их части, по своим особенностям не могущие быть использованными иначе, как на военном корабле;
11) инструменты и приборы, исключительно предназначенные для изготовления боевых припасов, для выделки и починки оружия и предметов военного снаряжения, сухопутного или морского.

Статья 23

Предметы и материалы, исключительно служащие для войны, могут быть добавляемы к списку абсолютной контрабанды посредством особого объявления, подлежащего оповещению.

Оповещение посылается правительствам других держав или их представителям, аккредитованным при державе, которая делает объявление. Оповещение, делаемое после открытия военных действий, посылается только нейтральным державам.

Статья 24

Почитаются, по праву, военной контрабандой предметы и материалы, могущие служить для военных, равно как и для мирных, надобностей и именуемые условной контрабандой:

1) съестные припасы;
2) фураж и злаки, годные для питания животных;
3) платье и ткани для одежды, а равно обувь, годная для военных надобностей;
4) золото и серебро в монетах и слитках, денежные бумажные знаки;
5) повозки всякого рода, могущие служить для войны, равно как и отдельные их части;
6) корабли, суда и шлюпки всякого рода, пловучие доки, части доков, равно как и отдельные части;
7) железнодорожный материал, постоянный или подвижной, материалы для телеграфов, радиотелеграфов и телефонов;

8) аэростаты и приборы для воздухоплавания, отдельные характерные части, а равно принадлежности, предметы и материалы, определенно предназначенные для мореплавания или летания по воздуху;

9) топливо-смазочные вещества;

10) порох и взрывчатые вещества, употребляемые не исключительно на войне;

11) колючая проволока, равно как инструменты, служащие для ее закрепления или срезывания;

12) конские подковы и кузнечный материал;

13) предметы упряжи и седельные принадлежности;

14) бинокли, зрительные трубы, хронометры и различные мореходные инструменты.

Статья 25

Предметы и материалы, могущие служить как для военных, так и для мирных надобностей, не указанные в статьях 22 и 24, могут быть добавлены к списку условной контрабанды посредством декларации, которая должна быть оповещена порядком, предусмотренным частью 2 ст. 23.

Статья 26

Если какая-либо держава не пожелает, поскольку ее касается, считать военной контрабандой предметы и материалы, принадлежащие к одной из категорий, перечисленных в ст. ст. 22 и 24, то она должна заявить об этом своем намерении посредством объявления, подлежащего оповещению в порядке, предусмотренном в части 2 ст. 23.

Статья 27

Предметы и материалы, не способные служить для военных надобностей, не могут быть объявляемы военной контрабандой.

Статья 28

Не могут быть объявлены военной контрабандой нижеследующие предметы:

1) хлопок-сырец, сырье, шерсть, шелк, джут, лен, конопля и прочие сырые материалы прядильной промышленности, равно как их пряжа;

2) орехи и маслянистые семена, копра;

3) каучук, резина, гумми, лак, хмель;

4) сырые кожи, рога, кость и слоновая кость;

5) удобрения, естественные и искусственные, включая нитраты и фосфаты, могущие служить для земледелия;

6) руды;

7) земля, глина, известь, мель, камни, включая мрамор, кирпич, шифер и черепица;

8) фарфор и стекло;

9) бумага и масса, приготовленная для ее выделки;

10) мыла, краски, включая материалы, предназначенные исключительно для их производства, и политура;

11) известковый хлорит, окись соды, едкая сода, сернокислая сода в кусках, аммиак, сернокислый аммиак и сернокислая окись меди;

12) машины, служащие для земледелия, рудного дела, прядильной промышленности и печатания;

13) драгоценные и полудрагоценные камни, жемчуга, перламутр и кораллы;

14) часы стенные, висячие и карманные, за исключением хронометров;

15) предметы моды и роскоши;

16) перья всякого рода, волос, щетина;

17) предметы меблировки или убранства, конторская мебель и принадлежности.

Статья 29

Не могут быть равным образом почитаемы военной контрабандой:

1) предметы и материалы, служащие исключительно для ухода за больными и ранеными, однако, они могут подвергнуться в случае важной военной необходимости реквизиции за вознаграждение, если они имеют назначение, предусмотренное статьей 30;

2) предметы и материалы, предназначенные для нужд самого судна, на котором они найдены, или для экипажа и пассажиров судна во время морского перехода.

Статья 30

Предметы абсолютной контрабанды подлежат захвату, если установлено, что они имеют назначением неприятельскую территорию или территорию, им занятую, или его военные силы. При этом безразлично, совершается ли доставка сих предметов прямо или она сопряжена с перегрузкой, либо с перевозкой сухим путем.

Статья 31

Назначение, предусмотренное в статье 30, признается окончательно доказанным в следующих случаях:

1) когда груз по документам предназначен для выгрузки в порту неприятеля или для доставки его военным силам;

2) когда судно должно заходить только в неприятельские порты или же когда оно должно зайти в неприятельский порт или встретиться с его военными силами прежде, чем притти в нейтральный порт, на который выписаны грузовые документы.

Статья 32

Судовые бумаги являются полным доказательством направления судна, везущего абсолютную контрабанду, разве только судно встречено явно уклонившимся с пути, которым оно должно было следовать, согласно его судовым бумагам, причем оно не может представить достаточных оснований для такого отклонения.

Статья 33

Предметы условной контрабанды подлежат захвату, если установлено, что они предназначены для военных сил или управлений неприятельского государства, разве только в сем последнем случае обстоятельства доказывают, что в действительности данные предметы не могут быть использованы в происходящей войне; эта последняя оговорка не имеет применения к предметам, означенным в пункте 4 ст. 24.

Статья 34

Назначение, предусмотренное в ст. 33, предполагается доказанным в том случае, если груз адресован на имя неприятельских властей или же купца, проживающего в неприятельской стране, относительно коего известно, что он поставляет неприятелю предметы и материалы этого рода. То же правило применяется и в том случае, если груз имеет назначением неприятельское укрепленное место или какую-либо иную местность, служащую базой неприятельских военных сил. Однако, такое предположение не применяется к самому торговому судну, которое направляется к одной из подобных местностей и относительно которого предполагается установить присущий ему самому характер контрабанды.

При отсутствии вышеуказанных предположений, назначение предполагается невинным. Предположения, установленные в настоящей статье, допускают доказательство противного.

Статья 35

Предметы условной контрабанды не подлежат захвату иначе, как на судне, которое направляется в местность, принадлежащую неприятелю или им занятую, или же к его военным силам и которое при этом не должно выгрузить сказанные предметы в каком-либо промежуточном нейтральном порту.

Судовые бумаги являются полным доказательством направления судна, равно как и места выгрузки товаров, разве только судно встречено уклонившимся с пути, которым оно должно было следовать, согласно его судовым бумагам, причем оно не может представить достаточных оправданий для такого уклонения.

Статья 36

В изъятие из ст. 35 в том случае, если неприятельская территория не имеет морских границ, предметы условной контрабанды подлежат захвату, когда установлено, что они имеют назначение, предусмотренное в ст. 33.

Статья 37

Судно, перевозящие предметы, подлежащие захвату в качестве абсолютной или условной контрабанды, может быть захвачено в открытом море или в водах воюющих сторон в продолжение всего путешествия, хотя бы даже оно имело намерение зайти в промежуточный порт прежде, чем достигнуть неприятельского назначения.

Статья 38

Захват не может быть осуществлен за перевозку контрабанды, совершенную ранее и в данное время уже законченную.

Статья 39

Предметы контрабанды подлежат конфискации.

Статья 40

Конфискация судна, перевозящего контрабанду, допускается, если сия последняя составляет либо по стоимости, либо по весу, либо по объему, либо по цене фрахта более половины всего груза.

Статья 41

Если судно, перевозящее контрабанду, отпускается, то расходы, причиненные взятелю производством в национальном призовом суде, равно как и хранение судна и его груза во время следствия, относятся на счет судна.

Статья 42

Товары, принадлежащие собственнику контрабанды и находящиеся на одном с нею судне, подлежат конфискации.

Статья 43

Если встреченное в море судно не знало о начавшихся военных действиях или о последовавшем объявлении о контрабанде, применимом к его грузу, то предметы контрабанды не могут быть конфискованы иначе, как за вознаграждение; судно же и остальная часть груза свободны от конфискации и от расходов, предусмотренных в ст. 41. То же правило применяется и в том случае, если капитан, узнав о начале военных действий или об объявлении о контрабанде, не мог еще выгрузить контрабандные предметы.

Судно почитается осведомленным о состоянии войны или об объявлении о контрабанде в том случае, когда оно вышло из нейтрального порта уже после того, как оповещение об открытии военных действий или объявление о контрабанде были сделаны в надлежащее время той державе, от которой зависит этот порт. Состояние войны почитается, кроме того, известным судну, когда оно вышло из какого-либо неприятельского порта уже после открытия военных действий.

Статья 44

Судну, остановленному за провоз контрабанды и не подлежащему конфискации, ввиду размеров контрабандного груза, может быть дозволено, смотря по обстоятельствам, продолжать путь, если капитан готов передать контрабанду на судно воюющего.

Передача контрабанды отмечается взятелем в судовом журнале остановленного судна, и капитан последнего должен выдать взятелю надлежащим образом засвидетельствованные копии всех необходимых бумаг.

Взятель может уничтожить переданную ему таким образом контрабанду.

Глава III. Об услугах воюющему

Стать 45

Нейтральное судно конфискуется и вообще подвергается тем последствиям, коим подлежало бы нейтральное судно, могущее быть конфискованным за военную контрабанду:

1) когда оно совершает плавание специально для перевозки отдельных пассажиров, входящих в состав вооруженных сил неприятеля или для передачи сведений в интересах неприятеля;

2) когда, заведомо для собственника или лица, зафрахтовавшего судно в целом, или для капитана, оно перевозит неприятельский военный отряд или одно или несколько лиц, кои во время плавания оказывают прямое содействие операциям неприятеля.

В случаях, предусмотренных в предыдущих пунктах, товары, принадлежащие собственнику, равным образом подлежат конфискации.

Постановления настоящей статьи не применяются, если судно, когда оно встречено в море, не знало о военных действиях, или если капитан после того, как узнал об открытии военных действий, еще не мог высадить перевозимых лиц. Судно почитается осведомленным о состоянии войны, когда оно покинуло неприятельский порт после оповещения в надлежащее время об открытии военных действий той державе, от которой зависит этот порт.

Статья 46

Нейтральное судно конфискуется и вообще подвергается тем последствиям, коим оно подлежало бы, если бы было неприятельским торговым судном:

1) когда оно принимает прямое участие в военных действиях;

2) когда оно находится под начальством или контролем особого лица, помещенного на судно неприятельским правительством;

3) когда оно зафрахтовано целиком неприятельским правительством;

4) когда оно в данный момент и исключительно привлечено или к перевозке неприятельских войск, или к передаче сведений в интересах неприятеля.

В случаях, предусмотренных настоящей статьей, товары, принадлежащие собственнику судна, равным образом, подлежат конфискации.

Статья 47

Всякое лицо, входящее в состав военных сил неприятеля и найденное на нейтральном торговом судне, может быть сделано военнопленным, даже если нет основания захватить судно.

Глава IV. Об уничтожении нейтральных призов

Статья 48

Захваченное нейтральное судно не может быть уничтожено взятелем, но должно быть отведено в надлежащий порт для того, чтобы было произнесено правомерное решение о законности захвата.

Статья 49

По исключению нейтральное судно, захваченное кораблем воюющего и подлежащее конфискации, может быть уничтожено, если исполнение статьи 48 может быть сопряжено с опасностью для военного корабля или для успеха операций, коим он в то время занят.

Статья 50

До уничтожения, лицам, находящимся на судне, должна быть обеспечена безопасность, и все судовые бумаги и другие предметы, которые заинтересованные лица признают полезными для судебного разбирательства о законности захвата, должны быть перенесены на военный корабль.

Статья 51

Взятель, который уничтожил нейтральное судно, должен ранее всякого судебного разбирательства о законности захвата фактически доказать, что он действовал лишь ввиду исключительной необходимости, как таковая предусмотрена в ст. 49. Если он сего не сделает, то он обязан к возмещению убытков заинтересованным лицам, независимо от выяснения вопроса, законен или незаконен был захват.

Статья 52

Если захват нейтрального судна, уничтожение которого было оправдано, затем признан необоснованным, взятель должен вознаградить заинтересованных лиц взамен возвращения уничтоженного, на которое они имели право.

Статья 53

Если нейтральные товары, не подлежащие конфискации, были уничтожены вместе с судном, то собственник этих товаров имеет право на вознаграждение.

Статья 54

Взятель имеет право потребовать передачи подлежащих конфискации товаров или уничтожить их, если эти товары найдены на судне, которое само не подлежит конфискации и когда обстоятельства таковы, что, согласно ст. 49, они оправдали бы уничтожение судна, подлежащего конфискации. Взятель отмечает переданные или уничтоженные предметы в судовом журнале задержанного судна и распоряжается по передаче ему капитаном засвидетельствованной копии всех нужных бумаг. После передачи или уничтожения и по выполнении формальностей, капитану должно быть дозволено продолжать путь.

При сем применяются постановления статей 51 и 52 относительно ответственности взятеля, уничтожившего нейтральное судно.

Глава V. О перемене флага

Статья 55

Переход неприятельского судна под нейтральный флаг, совершенный до открытия военных действий, действителен, разве только будет установлено, что этот переход был совершен с целью избежать последствий, кои вызываются характером неприятельского судна. Тем не менее предполагается доказанной ничтожность перехода, если акт последнего не находится на судне и при этом оно утратило неприятельскую национальность менее, чем за шестьдесят дней до открытия военных действий; доказательство противного допускается.

Законность перехода, совершенного ранее тридцати дней до открытия военных действий, почитается безусловно доказанной, если переход является абсолютным, полным, согласным с законодательством подлежащих стран и если он имеет то последствие, что распоряжение судном и прибыль от него не остаются в тех же руках, что и до перехода. Однако, если судно утратило неприятельскую национальность менее шестидесяти дней до открытия военных действий и если акт перехода не находится на судне, захват его не дает оснований к возмещению убытков.

Статья 56

Переход под нейтральный флаг неприятельского судна, совершенный после открытия военных действий, ничтожен, разве только будет доказано, что этот переход не был совершен с целью избежать последствий, кои вызываются характером неприятельского судна.

Однако предположение ничтожности безусловно:

1) если есть право выкупа или требования возврата;

2) если условия, коим подчинено право поднятия флага, по законодательству носимого флага не были выполнены.

Глава VI. О принадлежности неприятелю

Статья 57

С оговоркой относительно постановлений, касающихся перемены флага, нейтральный или неприятельский характер судна определяется флагом, который оно имеет право поднять.

Вопрос о тех случаях, когда нейтральное судно совершает плавание, запрещенное для иностранцев во время мира, остается открытым и никоим образом не предусматривается настоящим правилом.

Статья 58

Нейтральный или неприятельский характер товаров, найденных на неприятельском судне, определяется нейтральным или неприятельским характером их собственника

Статья 59

Если нейтральный характер товара, найденного на неприятельском судне, не установлен, товар почитается неприятельским.

Статья 60

Неприятельский характер товара, погруженного на неприятельском судне, остается неизменным до прибытия судна по назначению, независимо от возможного перехода собственности на него, совершившегося во время пути, после открытия военных действий.

Однако, если до захвата судна, прежний нейтральный собственник осуществляет, в случае несостоятельности неприятельского собственника, право требовать по закону возвращения себе товара, то сему товару возвращается нейтральный характер.

Глава VII. О конвое

Статья 61

Нейтральное судно под конвоем своего флага освобождается от осмотра. Командир конвоя дает письменно, по просьбе командира военного корабля воюющего, все те сведения относительно характера судов и относительно их груза, которые могли бы быть получены путем осмотра.

Статья 62

Если командир военного корабля воюющего имеет основание подозревать, что командир конвоя был введен в заблуждение, он сообщает ему свои подозрения. Командиру конвоя одному принадлежит в этом случае производство проверки. Он должен установить результаты этой проверки протоколом, копия коего передается офицеру военного корабля. Если обстоятельства, установленные таким образом, оправдывают, по мнению командира конвоя, захват одного или нескольких судов, то последние должны быть лишены охраны конвоя.

Глава VIII. О сопротивлении осмотру

Статья 63

Сопротивление, оказанное силою законному осуществлению прав остановки, осмотра и захвата, влечет за собою во всех случаях конфискацию судна. Груз подвергается тем же последствиям, коим подлежал бы груз неприятельского судна; товары, принадлежащие капитану или собственнику судна, рассматриваются как товары неприятельские.

Глава IX. О вознаграждении за убытки

Статья 64

Если захват судна или товаров не признан законным призовою юрисдикциею или если без передачи дела суду захват был отклонен, то заинтересованные лица имеют право на вознаграждение за убытки, разве бы существовали достаточные основания для захвата судна или товара.

СПИСОК НАЗВАНИЙ ГЛАВНЕЙШИХ СУДОВЫХ ДОКУМЕНТОВ, ИМЕЮЩИХСЯ НА ТОРГОВЫХ СУДАХ НЕКОТОРЫХ ГОСУДАРСТВ[1])

Англия.

1) Certificate of registry. Свидетельство о приписке судна к одному из английских портов. Главнейший документ для определения национальности судна.

2) Provisional certificate granted by a Consul resident in a foreign country for a vessel bought there. Временное свидетельство, выдаваемое консулом.

3) Official log-book. Официальный вахтенный журнал.

4) Ship's log-book. Судовой вахтенный журнал. Ведется капитаном для справок судовладельца.

5) Shipping articles. Документ о найме экипажа с обозначением имен, национальности, содержания, рейсов и сроков, на которое поступили эти лица экипажа.

6) List of passengers. Список пассажиров.

7) Bill of Health. Санитарное свидетельство о состоянии здоровья экипажа.

8) Charter party. Чертепартия. Документ о найме судна.

9) Bill of loading. Коносамент, документ о грузе.

10) Muster roll. Список экипажа.

11) Shipping order. Погрузочный ордер.

12) Mate's receipt. Штурманская расписка.

13) Cargo book. Грузовая книга.

14) Manifest. Манифест.

США.

1) Certificate of registry. Свидетельство о приписке судна к одному из американских портов. Главнейшие документы для определения национальности судна.

2) Log book. Вахтенный журнал.

3) Shipping articles. Документы об экипаже.

4) Crew list. Список экипажа.

---

1) Составлено по Soule and Mc Caulley—„International Law for Naval officers" Annapolis, 1928 г. и по Приложению к „Инструкции о порядке остановки, осмотра и задержания, а также отвода и сдачи задержанных судов и грузов". Изд. Главного Морского Штаба, СПБ, 1914 г.

5) List of passengers. Список пассажиров.

6) Outward foreign manifest. Документы о грузе, предназначенном для заграничных портов.

7) Coasting manifest. Документ о грузе при каботажном плавании.

8) Clearence of vessel to a foreign port. Документ о заходе судна в иностранный порт.

9) Port sanitary statement. Санитарное свидетельство, выдаваемое портом.

10) Bill of loading. Коносамент.

11) Charter party. Цертепартия.

12) Shipping order. Погрузочный ордер.

13) Mate's receipt. Штурманская расписка.

14) Cargo book. Грузовая книга.

15) Manifest. Манифест.

Франция

1) L'acte de propriété de navire. Документ, определяющий собственника судна.

2) L'acte de francisation. Главнейший документ для определения национальности судна.

3) Le congé. Патент на плавание.

4) Le journal timbré. Вахтенный журнал с печатью.

5) Le journal du bord. Судовой журнал.

6) Le patente de santé. Санитарное свидетельство

7) Le rôle d'equipage. Документ об экипаже.

8) Les connaissements. Коносаменты.

9) Les chartes parties. Цертепартия.

Италия.

1) Atto di nazionalita. Свидетельство о национальности судна.

2) Scontrino ministeriale. Свидетельство о приписке судна к итальянскому порту.

3) Giornale di navigazione. Официальный вахтенный журнал.

4) Scartafaccio, giornale di navigazione cotidiano. Судовой вахтенный журнал, ведущийся капитаном для справок судовладельца.

5) Ruolo dell' Equipaggio. Документы об экипаже.

6) Fege di sanita. Санитарное свидетельство.

7) Polizza di carico. Коносаменты.

Германия.

1) Schiff's Certificat или Flaggen Attest. Главнейший документ для определения национальности судна.

2) Seepass или Seefahrtsbuch. Патент на плавание.

3) Musterrolle. Список экипажа.

4) Messbrief. Мерительное свидетельство.

5) Journal. Вахтенный журнал.

6) Charter partie. Цертепартия. Свидетельство о найме судна.

7) Konnossement. Коносамент. Документ о грузе.

8) Beilbrief. Свидетельство о постройке.

Испания.

1) La patente o pasaporte di navigacion. Патент на плавание. Главнейшие документы для определения национальности судна.

2) El rol del equipage. Список экипажа.

3) Lista de pasajeros. Список пассажиров.

4) Testimonio de la escritura de propriedad de la nave. Свидетельство о праве собственности на судно.

5) El diario de Navigation. Вахтенный журнал.

6) Conocimientos, facturas y gnias de la carga. Документы о грузе.

Швеция.

1) Fribref. Свидетельство о праве собственности на судно и о регистрации судна.

2) Bilbref. Свидетельство о постройке.

3) Mätbref. Мерительное свидетельство.

4) Journalen. Вахтенный журнал.

5) Folkpass или Sjomans rulla. Список экипажа.

Норвегия.

1) Nationalitets breviis. Главнейший документ для определения национальности судна.

2) Biilbrev. Свидетельство о постройке.

3) Maalebrev. Мерительное свидетельство.

4) Journal. Вахтенный журнал.

5) Manskabs-liste или Volkeliste. Список экипажа.

Голландия.

1) Zeebrief. Патент на плавание.

2) Bijlbrief. Свидетельство о праве собственности на судно.

3) Meetbrief. Мерительное свидетельство.

4) Journal. Вахтенный журнал.

5) Mouster-rol. Список экипажа.

Португалия.

1) Pasaporte de Navígacion. Патент на плавание.

2) Acta de propriedad del buque. Свидетельство о праве собственности на судно.

3) Rol. Список экипажа.

4) Conocimientos. Коносаменты.

Турция.

1) Сенети-бахри. Свидетельство о праве собственности на судно и на поднятие флага.

2) Джурнал-дефтери. Вахтенный журнал.

3) Лиман-тескереси. Список экипажа.

4) Месахэ шаадет немеси. Мерительное свидетельство.

5) Сихиэ патентас. Санитарное свидетельство.

6) Фенер кигады. Квитанция об уплате месячного сбора в Константинополе.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стр.

Предисловие 3

Раздел I. Деление водного и воздушного пространства. 5

Раздел II. Заход и пребывание в иностранных водах военных кораблей и торговых судов и полеты авиации в иностранном воздушном пространстве в мирное время. 16

Военные корабли. Правила захода в иностранный порт. Права военных кораблей в иностранных водах. Обязанности военных кораблей в иностранных водах. *Торговые суда.* Заход торгового судна в иностранный порт. Режим в портах. Пользование лоцманами. Сигналы. Санитарный режим. Портовые сборы. Задержание судов. Международные договоры о мореплавании. *Военные воздушные суда. Гражданские воздушные суда* . . . . —

Документация:

1. Инструкция для плавания судов в береговых водах в пределах зоны обстрела береговых батарей в мирное время, 1924 г. 27
2. Общая инструкция о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время, 1925 г. . . 28
5. Правила для входа судов в районы с ограничением свободного пути следования, 1936 г. 31
6. Правила о применении предостерегательного сигнала для обозначения присутствия подводных лодок, 1936 г. . . . . —
7. Правила о пользовании радиоустановками иностранными судами во время нахождения их в водах Союза ССР, 1928 г. 32
8. Инструкция о пользовании радиоустановками иностранными судами во время нахождения в водах СССР . . . . —
9. Временные правила для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР, 1931 г. 33
10. О салютующих портах СССР, 1931 г. 36
11. О производстве описных, гидрографических и гидрологических работ на морях, прилегающих к Союзу ССР, 1932 г. . . . . —
13. Выписка из таможенного кодекса Союза ССР, 1928 г. . . . . —
14. Выписка из консульского устава СССР, 1926 г. 37

Раздел III. Заход и пребывание военных кораблей и торговых судов воюющего государства в нейтральных водах и воздушных судов в воздушном пространстве нейтрального государства. 39

Военные корабли. Практика войны 1914—1918 гг. в отношении подводных лодок. *Торговые суда.* Положение торговых судов, оказавшихся в портах воюющих с началом военных действий. *Военные воздушные суда. Гражданские воздушные суда* . . . . —

Стр.

Документация:

1. Конвенция о правах и обязанностях нейтральных держав в случае морской войны (13 Гаагская конвенция 1907 г.) 49
2. Конвенция о положении неприятельских торговых судов при начале военных действий (6 Гаагская конвенция 1907 г.). 52

Раздел IV. Международное регулирование судоходства и рыболовства на море 54

Столкновение судов на море и ответственность за последствия столкновения. Оказание помощи судну, терпящему бедствие в море, и компенсация за оказание помощи. Охрана кабелей. Охрана рыболовства. Борьба с работорговлей и с пиратами. Охрана человеческой жизни в море . . . . —

Документация: 62

1. Брюссельская конвенция 1910 г. для объединения некоторых правил относительно столкновения судов . . . . —
2. Брюссельская конвенция 1910 г. для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасения на море . . . . —
3. Парижская конвенция 1884 г. по охране подводных телеграфных кабелей 64

Раздел V. Международно-правовые положения, касающиеся войны на море. 66

Театр военных действий. Понятие „военная зона". Военные хитрости. Прочие вопросы, относящиеся к ведению войны на море. Некоторые способы насильственного решения международных споров, без непосредственного употребления оружия. 83

Документация: 84

1. Конвенция о постановке подводных, автоматических взрывающихся от соприкосновения мин (8 Гаагская конвенция 1907 г.) . . . . —
2. Лондонский протокол 1936 г.

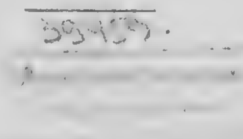
Раздел VI. Вопросы морской военной контрабанды и призового права. 86

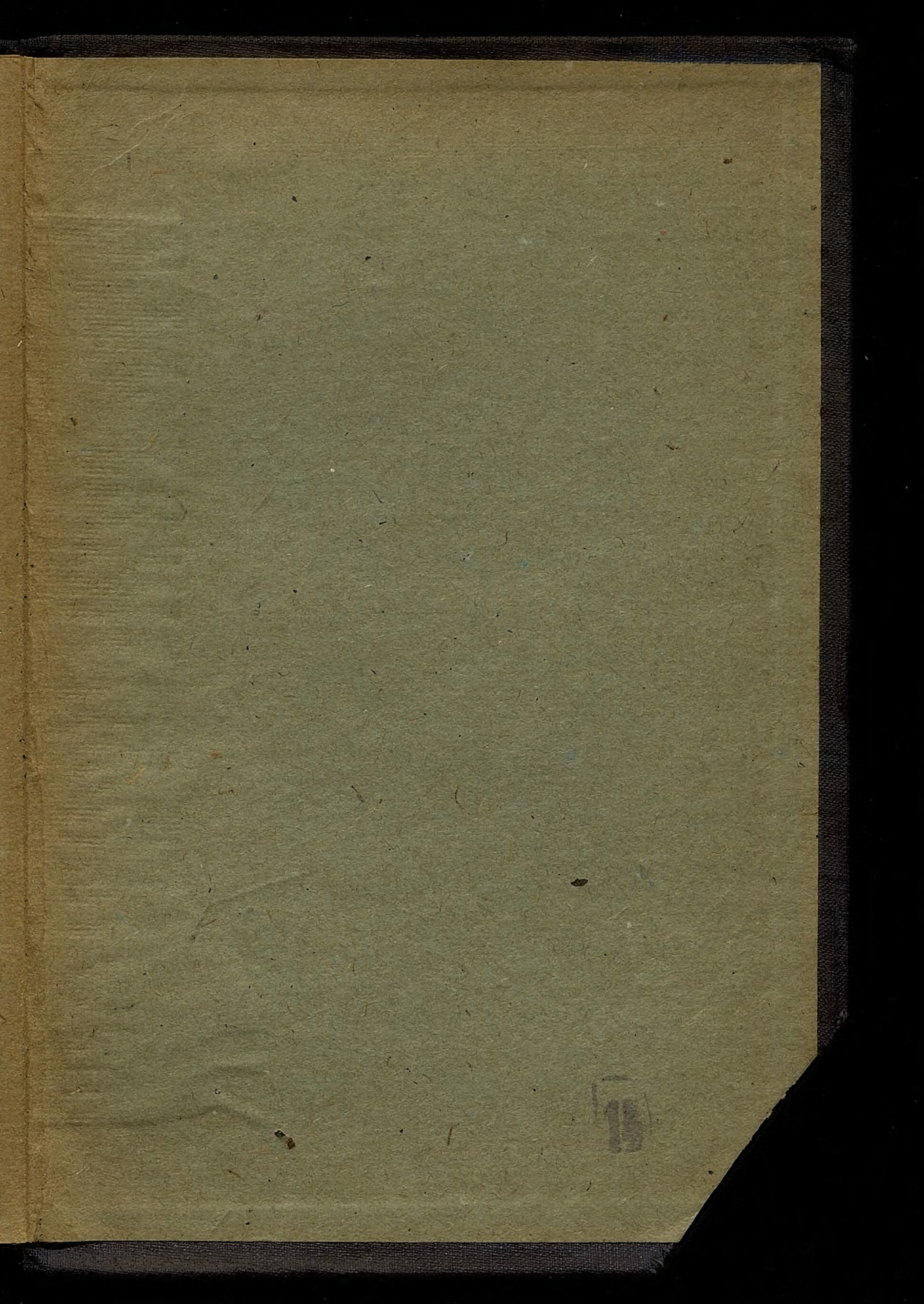
Общие положения о морской военной контрабанде. Способы пресечения контрабандной торговли на море. Действия по призовому праву. Остановка торгового судна. Осмотр торгового судна. Задержание торгового судна. Уничтожение судна. Конфискация судна . . —

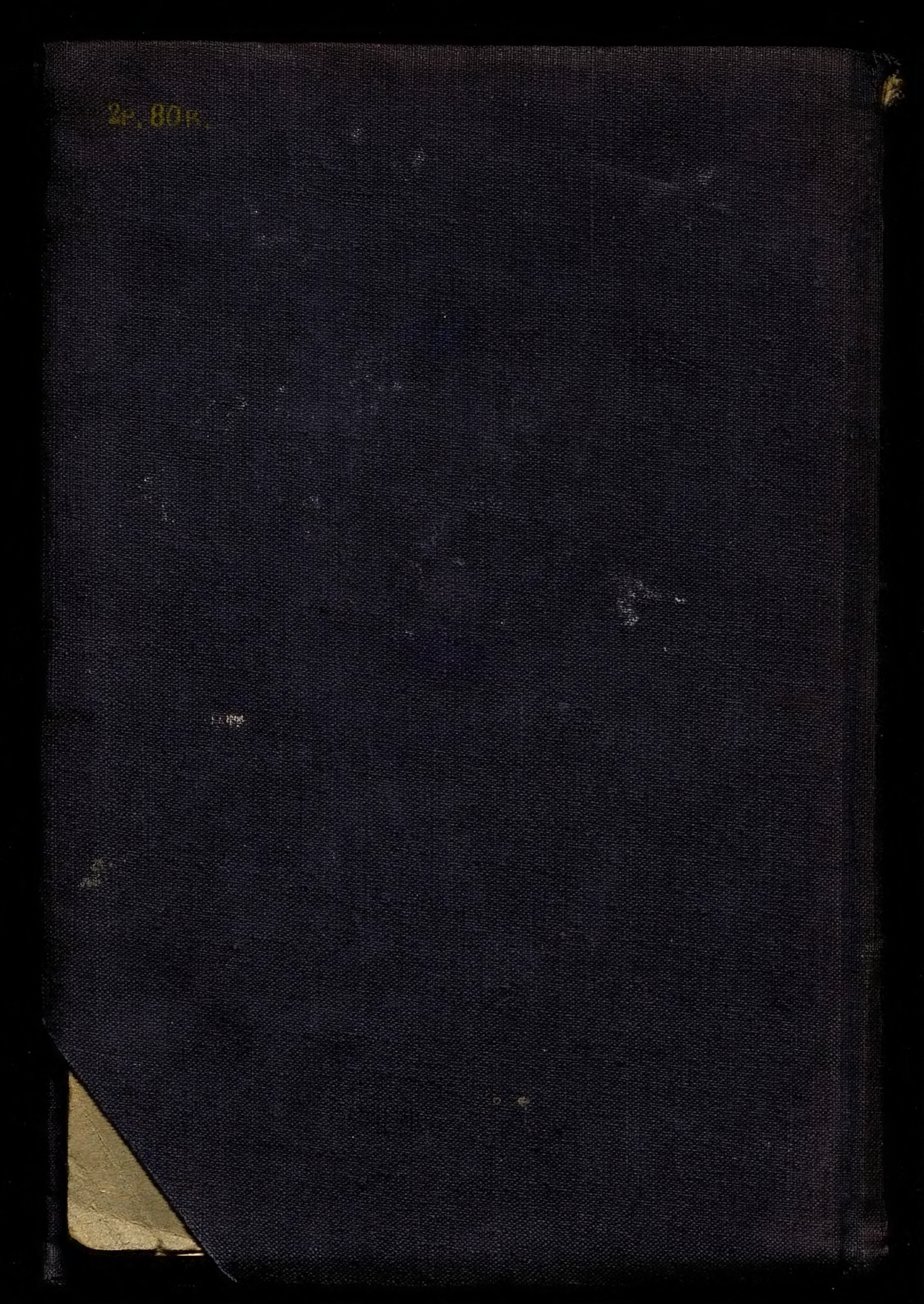
Документация:

1. Лондонская декларация 1909 г. о праве морской войны 103

Приложение: Список названий главнейших судовых документов, имеющихся на торговых судах некоторых государств 112






2р. 80к.